OPŁATĘ POCZTOWĄ UISZCZONO RYCZAŁTEM

BIULETYN

IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

HANDEL i TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

GDYNIA, dnia 15 maja 1939 r.

TREŚĆ:

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni — Redaktor naczelny: **Leon Godlewski** — Redaktor odpowiedz.: **Edmund Urbański**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VIII | GDYNIA, 15 maja 1939 r. | NR 9

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju półr. 9 zł, za granicą 15 zł — **Konto P. K. O. Nr 803.168.** — Cennik ogłoszeń na żądanie.

O USPRAWNIENIE PRACY PORTOWEJ PRZY WYWOZIE TOWARÓW DO ANGLII

Jeżeli przez jakiś port przechodzi większość towarów w wymianie między krajem stanowiącym jego bezpośrednie zaplecze, a każdym innym krajem, port taki jest zawsze najczulszym barometrem, który wskazuje na stopień natężenia obrotów w handlu zagranicznym danego kraju.

Podobnie port gdyński odczuł już zacieśnienie więzów gospodarczych między Polską a Anglią i o ile objawy w przestawieniu kierunków handlu względnie tylko w zwiększeniu jego wolumenu na tym odcinku, wystąpić mogą wyraźniej w Polsce dopiero za parę tygodni, port sygnalizował od razu wzrost podaży ładunków, który przede wszystkim dał się zaobserwować w eksporcie. Nie tylko jednak zwiększył się eksport, lecz także istniejące drobne usterki w pracy eksporterów oraz instytucyj i przedsiębiorstw zatrudnionych w manipulacji transportów eksportowych, na co zwrócić należało baczną uwagę, aby nie zahamować tak pomyślnie rozwijającego się wywozu towarów na pojemny rynek angielski.

Nie ma chyba potrzeby uzasadniania znaczenia dla Polski eksportu do krajów wolnodewizowych a więc i do Anglii, i dlatego wydaje się rzeczą bezsporną, iż trzeba zwrócić specjalną uwagę na sprawność obsługi tych przesyłek i otoczyć je największą opieką. Tym miejscem, gdzie zbiegają się wszystkie błędy, niedociągnięcia i opóźnienia w skomplikowanym mechaniźmie, jakie zaistniały w powojennych warunkach reglamentacji handlu, jest przed opuszczeniem towaru punkt graniczny tj. port. Dlatego też dobrze stało się, że nie ze strony instytucji i przedsiębiorstw, położonych w głębi kraju, ale z portu, który sam odczuwa trudności przy obsłudze towaru, wychodzi inicjatywa ich usunięcia, znajdująca niewątpliwie pełne zrozumienie sfer zainteresowanych.

Po stwierdzeniu poważniejszych trudności, występujących w porcie przy wywozie towarów do Anglii, jak już pokrótce donosiliśmy, zwołana została w drugiej połowie kwietnia br. przez Delegaturę Państwowego Instytutu Eksportowego konferencja, z udziałem miejscowych władz celnych, kolejowych, Urzędu Morskiego, Izby Przemysłowo - Handlowej, Rady Interesantów Portu, Związku Bekonowego, Związków: ekspedytorów, maklerów, przedsiębiorstw żeglugowych, spedycyjnych, maklerskich i robót fizycznych, dla omówienia wymienionych wyżej spraw. Na podkreślenie zasługuje tu fakt, iż biorący udział w konferencji reprezentanci tak Urzędów, jak Związków i przedsiębiorstw byli tymi, którzy bezpośrednio stykają się ze wspomnianymi już niedociągnięciami. Najważniejszą spośród poruszonych w czasie obrad spraw, była kwestia opóźnień w nadsyłaniu dokumentów eksportowych przez eksporterów przy czym stwierdzono, że opóźnienia te narażają przedsiębiorstwa żeglugowe i manipulację portową na ciągłe przerwy w pracy i również jej opóźnienie, co powoduje w następstwie zwiększenie tempa załadunku bezpośrednio przed wyjściem statku w morze i wpływa wysoce szkodliwie na stan transportów eksportowych.

Propozycje firm żeglugowych szły w kierunku honorowania przez Urząd Celny telegramów eksporterów, stwierdzających, iż potrzebne dokumenty zostały już wysłane. Jednakże przedstawiciele władz celnych nie mogli się przychylić do tych propozycyj, gdyż załadunek towarów bez wymaganych dokumentów następowałby wbrew wyraźnym przepisom celnym i dlatego należałoby przeprowadzić zmianę obowiązujących przepisów przez Ministerstwo Skarbu, co znów ma małe widoki powodzenia i wymaga długiego okresu czasu. Niemniej jednak dla przyspieszenia opracowania dokumentów, władze celne wyraziły zgodę, aby specyfikacje na towary standaryzowane o jednolitej wadze skrzyń i puszek ograniczały się tylko do wykazania ilości skrzyń, numerów (od—do), wagi jednej skrzyni i wagi ogólnej całego transportu oraz odstąpiły od żądania specyfikacji towarowej na bekony.

Na pierwszy rzut oka zdawałoby się, iż udogodnienia te posiadają niewielkie znaczenie, tymczasem przeciwnie jak się już po konferencji okazało, prowadzą one nie tylko do przyspieszenia opracowania dokumentów w Gdyni na większość wywożonych do Anglii przetworów mięsnych, lecz w pierwszym rzędzie umożliwiają przesunięcie miejsca wystawienia dokumentów, potrzebnych do odprawy celnej z fabryk położonych w głębi kraju do Gdyni, a tym samym zmierzają do radykalnego rozwiązania tego zagadnienia. Ponadto w celu przyspieszenia opracowania dokumentów postanowiono na konferencji, że fabryki bekonów i przetworów mięsnych będą wysyłały do Gdyni natychmiast po załadowaniu wagonów, telegramy z wyszczególnieniem niezbędnych danych do wypisania dyspozycji.

Następnie omówiono poszczególne dokumenty i wysunięto szereg propozycyj. zmierzających do uproszczenia ich wystawiania. Stwierdzono również, iż część eksporterów nadsyła dokumenty zupełnie niepotrzebne, narażając się na zbędne koszty. Dla szczegółowego opracowywania tych spraw powołano stałą komisję przy Delegaturze Państwowego Instytutu Eksportowego w Gdyni. która już przygotowała i realizuje najpilniejsze postulaty.

Najważniejszą sprawą jest kwestia wystawiania na bekony i przetwory mięsne wszystkich, wymaganych przy odprawie celnej dokumentów w Gdyni, co wykluczyłoby spóźnianie się ich, pociągające za sobą jak już wyjaśniono, największe trudności. Prace Komisji nad wprowadzeniem w życie tej sprawy dobiegają już końca i należy się spodziewać, iż najbliższy tydzień przyniesie spodziewaną zmianę.

Dalsze punkty porządku obrad obejmowały również ważne, choć mniej skomplikowane usterki natury technicznej, występujące przy manipulacji wagonami w porcie, jak konieczność wystawiania dokumentów eksportowych na każdy statek oddzielnie, przy wysyłce transportów kilkoma statkami, ustalenie sposobu załadunku wagonów mieszanych oraz wystawianie specyfikacji towarowej na każdy wagon oddzielnie.

W większości tych spraw wysunięto od razu na konferencji konkretne propozycje zapobieżenia powstającym trudnościom, przy czym Związek Bekonowy na skutek powziętych decyzyj wydał już dla swych członków szczegółową instrukcję, zawierającą wszystkie dezyderaty, wysunięte pod adresem fabryk przetworów mięsnych.

W nawiązaniu do tego Rada Interesantów Portu skierowała okólnik do wszystkich zainteresowanych firm, wchodzących w skład Rady, podkreślając w nim zasadnicze postanowienia, a między innymi potrzebę wprowadzenia w firmach ekspedycyjnych dyżurów po godzinie 18-tej, za przykładem przedsiębiorstw maklerskich i żeglugowych, gdyż w razie nadejścia dokumentów do niektórych ekspedytorów w godzinach wieczornych, muszą one oczekiwać na załatwienie do następnego dnia, przez co załadunek tych towarów zostaje opóźniony.

Materiały zebrane i przedyskutowane na konferencji nie obejmują tylko eksportu na liniach angielskich, lecz dotyczą również w mniejszym lub większym stopniu prawie każdej linii regularnej, trudniącej się przewozem drobnicy. W celu ułatwienia pracy przedsiębiorstwom ekspedycyjnym Państwowy Instytut Eksportowy wyda instrukcję dla eksporterów, którą firmy spedycyjne będą dołączały do swej korespondencji z klientami. Dlatego też specjalnie podkreślono na wymienionej konferencji a następnie w komunikacie Rady Interesantów Portu Gdyńskiego — konieczność stałej i ścisłej współpracy z Delegaturą Państwowego Instytutu Eksportowego, do której zadań należy między innymi usuwanie niedociągnięć przy eksporcie towarów drogą morską.

W. G.

RUCH BUDOWLANY W GDYNI W 1938 R.

Wiadomości ogólne.

Ruch budowlany w Gdyni w roku 1938 zaznaczył się większą aktywnością, aniżeli w 2 latach poprzednich. Miarą aktywności jest kapitał zainwestowany w budownictwie. W roku 1934 koszt budynków rozpoczętych (według kosztorysów, złożonych przy ubieganiu się o zezwolenie na budowę) wynosił 10 milionów złotych. Rok 1935 przynosi najwyższą su-

mę w tym względzie — 27 milionów złotych. — W roku 1936 następuje zmniejszenie kapitału inwestowanego do 12 milionów złotych. W roku 1937 sytuacja nieco się poprawia i koszt budowy wszystkich budynków wzrasta do 13 milionów złotych. W roku 1938 wartość budynków osiąga 14 milionów złotych.

Jeżeli chodzi o koszt budowy budynków, zakończonych w poszczególnych latach, to przedstawia się on następująco: 1934 — 5 milionów zł, 1935 — 9 milionów zł, 1936 — 11 milionów złotych, 1937 — 13 milionów złotych i rok 1938 — 12 milionów złotych.

Przejdźmy do bardziej szczegółowego zobrazowania ruchu budowlanego w Gdyni na podstawie materiałów Biura Statystycznego Komisariatu Rządu w Gdyni i Rocznika Statystycznego Gdyni 1938—1939 (w druku).

Tablica 1.

Ruch budowlany w Gdyni

Rok	Liczba budynków	Kubatura w 1000 m³	Koszt budowy w 1000 zł
	budynki rozpoczęte		
1932	166	176	6.787
1933	337	259	7.046
1934	318	376	10.114
1935	662	818	26.974
1936	474	455	12.161
1937	283	397	12.581
1938	166	411	14.378
	budynki zakończone		
1932	122	227	11.250
1933	134	87	2.634
1934	228	189	5.263
1935	443	327	9.253
1936	442	391	10.784
1937	259	412	13.135
1938	118	356	11.763

Zastrzec należy, że cyfry powyższe obejmują wyłącznie inwestycje prywatne na terenie miasta. Nie obejmują natomiast budownictwa państwowego i samorządowego na terenie miasta, jak również całości budownictwa prywatnego i państwowego na terenie portu.

Z tablicy 1 zaobserwować możemy w odniesieniu do budynków rozpoczętych — spadek liczby obiektów, przy jednoczesnym wzroście kubatury i kosztów budowy. Świadczy to o tym, że budowane są coraz większe i kosztowniejsze gmachy. Jeżeli chodzi o budynki zakończone zarówno liczba, jak kubatura i koszt budowy są niższe od roku 1937, jednakowoż obniżenie się liczby budynków jest nieproporcjonalnie wielkie w porównaniu z kubaturą i kosztami. Mówi to również o wzroście wielkości budynków zakończonych.

Do rozpatrzenia ruchu budowlanego podejdziemy z różnych punktów widzenia: wyodrębnimy budynki rozpoczęte i zakończone w poszczególnych latach, mieszkalne i przemysłowe, stałe i prowizoryczne, murowane i drewniane. Uwzględnimy przy tym liczbę budynków, ich kubaturę, koszt budowy, liczbę mieszkań, liczbę izb mieszkalnych, liczbę izb niemieszkalnych, wreszcie geograficzne rozmieszczenie budynków w granicach poszczególnych dzielnic administracyjnych miasta Gdyni.

Budynki rozpoczęte

Budynki rozpoczęte (w zestawieniu ogólnym) przedstawia tablica 2.

Tablica 2.

Budynki rozpoczęte w roku 1937.

Wyszczególnienie	mieszkalne liczba	mieszkalne kubatura w 1000 m³	mieszkalne koszt budowy w 1000 zł	przemysłowe liczba	przemysłowe kubatura w 1000 m³	przemysłowe koszt budowy w 1000 zł
Ogółem	**128**	**322**	**11.294**	**38**	**50**	**1253**
stałe	91	313	11.110	29	48	1231
murowane	91	313	11.110	29	48	1231
drewniane	—	—	—	—	—	—
prowizoryczne	37	9	184	9	2	22
murowane	32	7	152	6	2	17
drewniane	5	2	32	3	0	5

UWAGA: Zero — 0 — oznacza, że zjawisko istnieje, jednakże w ilościach mniejszych od tych liczb, które mogły być wyrażone uwidocznionymi w tablicy znakami cyfrowymi, w danym wypadku kubatura nie osiąga 0,5 tys. m³.

Porównując dane zawarte w tablicy 2 z obrazem z roku 1936, stwierdzić należy bardzo silne zahamowanie budowy budynków prowizorycznych. W roku 1937 rozpoczęto budowę 138 budynków prowizorycznych, w roku 1938 zaledwie 46. Zaliczyć to należy jako sukces polityki budowlanej miasta.

W odniesieniu do budynków stałych mieszkalnych na podkreślenie zasługuje nie tylko wzrost kubatury i kosztów budowy, (które wynosiły w roku 1937 — 233 tys. m³ za 7.138 tys. zł, a w r. 1938 — 313 tys. m³ za 11.110 tys. zł), lecz fakt budowania coraz większych budynków. Przeciętna kubatura stałego budynku mieszkaniowego, budowę którego rozpoczęto w r. 1938, wynosi 3.440 m³, wobec 2.307 m³ w roku 1937.

Oczywiście, że wielkość budowanych budynków w poszczególnych dzielnicach jest różna — zależy to od charakteru dzielnicy. Przeciętna kubatura jednego budynku w dzielnicach wynosi: Śródmieście — 6.829 m³ (w r. 1937 — 4.736 m³), Grabówek — 19.150 m³ (w r. 1937 — 4.417 m³), Działki Leśne—1.469 m³ (w r. 1937 — 2.236 m³), Chylonia — 2.300 m³ (w r. 1937 — 1.594 m³), Kamienna Góra — 2.975 m³ (w r. 1937 — 1.786 m³). Przeciętna kubatura stałych budynków mieszkalnych w pozostałych dzielnicach waha się od 1.000 do 2.000 m³, z wyjątkiem Witomina i Cisowej, gdzie średnia kubatura jest niższa od 1.000 m³.

Wysoka przeciętna kubatura budynków na Grabówku wiąże się z rozpoczęciem budowy wielkich bloków Towarzystwa Budowy Osiedli — TBO S. A.

Przeciętna kubatura budynków prowizorycznych, rozpoczętych w r. 1938, wynosi 235 i waha się nieznacznie w różnych dzielnicach.

Istotną, namacalną miarą budynków jest liczba mieszkań i liczba izb mieszkalnych.

Zestawienie liczby mieszkań i izb w budynkach rozpoczętych za dwa ostatnie lata przedstawia się następująco:

	1937	1938
Liczba mieszkań w bud. stałych	660	1089
Liczba mieszkań w bud. prowiz.	274	62
Liczba izb mieszk. w bud. stałych	1871	2753
Liczba izb mieszk. w bud. prowiz.	604	145

Przeciętna liczba mieszkań w budynkach rozpoczętych w całej Gdyni na jeden budynek stały wypada w roku 1938 — 12,0, wobec 6,4 w roku 1937. W śródmieściu przeciętna liczba mieszkań w budynku wynosi 16.0, na Grabówku — 112,5 (domy TBO — blokowe), na Kamiennej Górze — 7,8, w Chylonii — 5,7, w Orłowie — 7,1, w innych dzielnicach poniżej 5.

W budynkach prowizorycznych przeciętna liczba mieszkań na 1 budynek wynosi 1,9.

Przeciętna liczba izb mieszkalnych w budynkach stałych w całej Gdyni na 1 budynek wypada w roku 1938 — 30,3 wobec 18,5 w roku 1937. W poszczególnych dzielnicach przeciętna liczba izb mieszkalnych w 1 budynku stałym wynosi: Śródmieście — 45,6, Grabówek — 252,0, Kamienna Góra — 25,0, Chylonia — 18,0, Orłowo — 13,1, Działki Leśne — 13,0, Obłuże — 12,0, Redłowo — 10,2, pozostałe dzielnice — mniej od 10.

W budynkach prowizorycznych przeciętna liczba izb mieszkalnych na 1 budynek wynosi 4,5.

Interesująco wypada statystyka mieszkań w budynkach stałych rozpoczętych w latach 1937 i 1938 według liczby izb mieszkalnych:

	1937	1938
Ogółem mieszkań	660	1089
w tym: 1-izbowych	88	144
2-izbowych	215	568
3-izbowych	175	227
4-izbowych	113	105
5-izbowych	43	24
6-izbowych	23	17
7 i więcej izbowych	3	4

Nastąpił więc wyraźny wzrost liczby mieszkań mniejszych, przede wszystkim 2-izbowych, następnie 1 i 3-izbowych.

B u d y n k i z a k o ń c z o n e

Przechodzimy do drugiej części zagadnienia, a mianowicie do statystyki budynków zakończonych. Dane ogólne zawiera tablica 1, bardziej szczegółowy materiał przedstawia tablica 3.

Tablica 3.

Budynki zakończone w 1938 roku

Wyszczególnienie	mieszkalne liczba	mieszkalne kubatura w 1000 m³	mieszkalne koszt budowy w 1000 zł	przemysłowe liczba	przemysłowe kubatura w 1000 m³	przemysłowe koszt budowy w 1000 zł
Ogółem	**89**	**215**	**6.366**	**29**	**142**	**5.397**
stałe	**72**	**211**	**6.287**	**23**	**140**	**5.375**
murowane	72	211	6.287	23	140	5.375
drewniane	—	—	—	—	—	—
prowizoryczne	**17**	**4**	**79**	**6**	**2**	**22**
murowane	17	4	79	6	2	22
drewniane	—	—	—	—	—	—

Rok 1938 w porównaniu z poprzednim przyniósł zniżkę zarówno liczby, jak kubatury, a co za tym idzie i kosztów budowy budynków zakończonych. Jest to odbiciem tego, że w roku 1937 rozpoczęto budynków w porównaniu do 1936 r. znacznie mniej. Na uwagę zasługuje natomiast wysoka kwota zainwestowana w budownictwie przemysłowym. Dotyczy ona głównie budowy Hal Targowych oraz Rzeźni i Targowiska Zwierzęcego w Gdyni.

Przeciętna kubatura jednego budynku stałego zakończonego w roku 1938 wzrosła i wynosi 2.929, wobec 2.261 w roku 1937.

Przeciętna wielkość 1 budynku w poszczególnych dzielnicach Gdyni wynosi: Śródmieście — 4.153 m³ (w r. 1937 — 7.972 m³), Grabówek — 7.900 m³ (w r. 1937 — 2.611 m³), Cisowa — 3.850 m³ (w r. 1937 — 461 m³), Kamienna Góra — 1.750 m³ (w r. 1937 — 2.033 m³), w pozostałych dzielnicach przeciętna kubatura waha się od 1.000 do 2.000 m³, z wyjątkiem Witomina, gdzie jest mniejsza.

Przeciętna kubatura budynku prowizorycznego wynosi 206 m³, mniej więcej jednakowo we wszystkich dzielnicach.

Przechodząc do wielkości budynków, wyrażonych liczbą mieszkań, stwierdzamy, że na 1 budynek stały, zakończony w 1938 r. przypada 9,6 mieszkań, wobec 5,5 mieszkań w roku 1937. W poszczególnych dzielnicach na 1 budynek wypada mieszkań: Śródmieście — 9,9, Grabówek — 38,9, Cisowa — 9,0, Działki Leśne — 5,1, Mały Kack — 5,5, w pozostałych dzielnicach poniżej 5.

Przeciętna liczba izb mieszkalnych, przypadająca na 1 budynek stały dla całej Gdyni w roku 1938 wypada 26,2, wobec 17,7 w roku 1937.

W poszczególnych dzielnicach wielkość budynku, wyrażona liczbą izb mieszkalnych wynosi: Śródmieście — 32,6, Grabówek — 81,1, Cisowa — 26,0, Kamienna Góra — 19,3, Działki Leśne — 15,8, Redłowo 15,6, Mały Kack — 16,3, Obłuże — 12,0, Orłowo — 12,0, pozostałe dzielnice poniżej 10.

W budynkach prowizorycznych, zakończonych w roku 1938 na 1 budynek przypada 1,7 mieszkań i 3,9 izb mieszkalnych.

Liczba mieszkań w budynkach stałych zakończonych w latach 1937 i 1938 przedstawia

się według liczby izb mieszkalnych następująco:

	1937	1938
Ogółem mieszkań	925	692
w tym: 1-izbowych	119	39
2-izbowych	295	353
3-izbowych	151	133
4-izbowych	135	88
5-izbowych	128	39
6-izbowych	58	17
7 i więcej izbowych	39	3

Podobnie, jak w odniesieniu do budynków rozpoczętych obserwujemy rozwój liczby mieszkań mniejszych, przede wszystkim dwuizbowych, przy jednoczesnym zmniejszeniu się liczby mieszkań większych.

Wnioski ogólne.

Na zakończenie należy stwierdzić, że pewna poprawa — ożywienie ruchu budowlanego nie jest jeszcze proporcjonalna do potrzeb mieszkaniowych i budowlanych wielkiej Gdyni. Należy jeszcze wykazać duży wysiłek inwestycyjny i organizacyjny, ażeby kwestia mieszkaniowa została należycie uregulowana.

Niewątpliwie budownictwo w Gdyni w dalszym ciągu stanowi nie lada moment atrakcyjny zarówno dla mogących inwestować w budownictwie, jak i dla przedsiębiorców budowlanych.

Bolesław Polkowski.



WZNOWIENIE ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ Z GDYNIĄ.

Podobnie, jak na wiosnę każdego roku, nastąpiło już wznowienie sezonu żeglugi śródlądowej za pomocą statków i barek na Wiśle, które używane są do przewozu transportów towarowych z głębi kraju do Gdyni i Gdańska oraz odwrotnie. W najbliższym czasie uruchomiona zostanie także śródlądowa komunikacja pasażerska.

ODCZYT PROF. OLSENA Z KOPENHAGI.

Dnia 27 kwietnia br. w sali naszej Izby wygłosił profesor Uniwersytetu w Kopenhadze dr Albert Olsen odczyt nt. „Stosunki polsko-duńskie w 1863 r.“ W odczycie swym prelegent, który jest wybitnym historykiem, zobrazował na tle epoki powstania styczniowego prądy polonofilskie w społeczeństwie duńskim.

Odczyt ten zorganizowany został staraniem Polskiego Instytutu Współpracy z Zagranicą oraz Instytutu Bałtyckiego w Gdyni.

PRACA PORTOWYCH URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH URZĘDU MORSKIEGO W KWIETNIU 1939 R.

W okresie sprawozdawczym portowe urządzenia przeładunkowe Urzędu Morskiego w Gdyni przepracowały wraz z zasobnikiem godzin 13.842 z zużyciem prądu 118.787 kWh i przeładowały 269.779 ton towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi za kwiecień w bieżącym roku 92,3%, w ubiegłym roku 102%, spadek zatem wynosi 9,7%.

PRACA MAKLERÓW GDYŃSKICH W KWIETNIU 1939 R.

W ciągu kwietnia br. gdyńskie firmy maklerskie klarowały łącznie 519 statków o pojemności 564,013 nrt. na wejściu i 519 statków o pojemności 542,316 nrt. na wyjściu.

Na poszczególne przedsiębiorstwa maklerskie przypadają następujące ilości oraz tonaż klarowanych statków:

	Nazwa firmy	Ilość statków na wejściu	Ilość statków na wyjściu	N. R. T. na wejściu	N. R. T. na wyjściu
1	Polskarob	110	109	159.410	153.599
2	Polska Agencja Morska	80	87	84,098	91,709
3	Bergtrans	91	90	83,693	79,708
4	F. G. Reinhold	41	41	31,222	31,222
5	Rothert i Kiłaczycki	41	37	33,860	25,688
6	American Scantic Line	8	7	30,099	21,997
7	Behnke i Sieg	34	36	20,198	21,276
8	Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe	3	3	20,156	20,090
9	Oceaniczna Ag. Okrętowa	5	4	16,688	13,275
10	Polbryt S. A.	16	16	14,056	14,056
11	Polska Zjedn. Korp. Bałt.	5	5	14,950	14 050
12	Żegluga Polska S. A.	23	23	14,122	14,122
13	Progress	17	20	11,803	14.864
14	M. Z. Cedro i S-ka	10	13	9,251	11,475
15	Rummel i Burton	13	6	12,563	6.909
16	Ferd. Prowe	11	10	3.972	3,636
17	Pantarei S. A.	2	2	2,648	2.648
18	Aug. Wolff	6	4	1,731	1,420
19	Pomorze	3	2	393	260
20	Mewa	—	4	—	312
	razem	519	519	564,013	542,316

SYTUACJA NA POLSKIM RYNKU FRACHTOWYM W KWIETNIU 1939 R.

W ogólnej sytuacji rynku frachtowego w kwietniu br. można było zauważyć duże wahania, wynikłe ze zmiennej i naprężonej sytuacji politycznej.

Ostatnio nastąpiło odprężenie na rynkach frachtowych. Na Bałtyku z powodu otwarcia sezonu drzewnego, tonaż przesuwa się do Finlandii. W ruchu daleko-morskim zaznacza się silne zainteresowanie armatorów ładunkami do Ameryki Północnej i Środkowej. Małe zainteresowanie w kierunku na Morze Śródziemne i do Afryki zach. Uzyskanie tonażu z portów Ameryki Południowej napotyka na trudności, ze względu na znaczną zwyżkę stawek frachtowych na ziemiopłody.

Węgiel.

Obecna sytuacja polityczna wywarła szczególnie głęboki wpływ na eksport węgla i związane z tym stawki frachtowe. Przede wszystkim od samego początku miesiąca dało się zauważyć nienotowane od półtora roku ożywienie, przy czym stawki frachtowe osiągnęły rekordowy poziom roku 1937. W miesiącu sprawozdawczym kształtowały się one w następujący sposób:

za statek wielkości 2.300 to. na początku kwietnia płacono do Rouen sh 5/9, podczas gdy za statek tej samej wielkości pod koniec miesiąca do tego samego portu płacono sh 6/10 do sh 7/—

do Bordeaux za statek wielkości 3.200 to. płacono sh 6/4½ pod koniec mies. sh 7/9

do Lorient za statek wielkości 1.900 to. płacono w połowie mies. 7/4½ pod koniec mies. sh 7/6

do Antwerpii za statek wielkości 3.000/3.500 to. płacono na początku mies. sh 4/—

w połowie mies. za statek tej samej wielkości płacono już sh 4/6 pod koniec mies. sh 4/9.

do Rotterdamu za statek wielkości 3.300 to. na początku mies. płacono sh 4/9

pod koniec mies. za statek tej samej wielkości płacono sh 1/— więcej.

Reasumując trzeba stwierdzić, że w powyższych trzech kierunkach stawki od początku miesiąca poszły w górę przeciętnie o sh 1/—.

Jest rzeczą charakterystyczną, że armatorzy podwyższali często swoje stawki z dnia na dzień.

Na początku miesiąca zanotowano też kilka ładunków na morze Śródziemne a mianowicie:

do Aleksandrii za statek wielkości 6.500 do 7.000 to. płacono sh 9/—

za statek wielkości 6.000 do 6.500 to. do Splitu albo Dubrowniku płacono sh 8/9.

Również pod koniec miesiąca zafrachtowano kilka ładunków a mianowicie, statek wielkości 2.200 to. do 2.500 to. do Bony, przy czym stawka wynosiła sh 12/—, oraz statek tej samej wielkości do Oranu, za który zapłacono sh 11/6.

Do Buenos Aires było tylko kilka ładunków, przy czym za statek wielkości 5.300 to. płacono sh 14/6.

Żaglowce.

Stawki na zboże utrzymały się na ogół na tym samym poziomie, co w mies. marcu, wzgl. uległy nawet obniżeniu i tak za port nie dalej położony na północ, niż port North Aarhus płacono Rmk. 4.—

Do Danii eksport zboża był na ogół słaby. Przyczyną tego były wewnętrzne ograniczenia w powyższym kraju.

Do holenderskich portów prowincjonalnych eksport na mały tonaż nieco się zmniejszył i to głównie z powodu sytuacji politycznej. Stawki utrzymały się również na poziomie zeszłego miesiąca sprawozdawczego, wynosząc od Hfl. 3.75 do Hfl. 4.—. Jedynie pod koniec miesiąca dało się zauważyć pewne ożywienie.

Zboże.

Na ogół stawki frachtowe na Antwerpię wykazały tendencję zwyżkową, osiągając poziom sh 3/3 za 1 to. W kierunku tym zanotowano na początku miesiąca znaczne transporty głównie mające swą przyczynę w obecnej sytuacji politycznej. W ostatnim czasie daje się jednak zauważyć pewien zastój.

Ostatnio poszukiwany jest stale tonaż do Wschodnich Wybrzeży Anglii pod mąkę, za którą płacono sh 11/— do sh 12/— za to. Jednakowoż z powodu dużej przestrzenności towaru wchodzi w rachubę dla powyższych ładunków tylko tonaż holenderski. Statki bowiem hol. obecnie budowane mają kubaturowo zbudowane ładownie od 70 do 80 stóp na to. dwt. i z tego powodu są obecnie prawie że bezkonkurencyjne.

Drzewo.

Eksport drzewa szedł głównie w kierunku na Londyn i Hull. W miesiącu sprawozdawczym zanotowano pewne ożywienie mające również jak w poprzednich ładunkach masowych swoje źródło w obecnej sytuacji politycznej. Dążeniem bowiem załadowców była jak najszybsza wysyłka wszelkich zakontraktowanych partyj drzewa.

W związku z tym poszły również nieco w górę stawki frachtowe. I tak za 1 std. DBB płacono do Londynu sh 30/—, za drzewo twarde obrzynane sh 45/— za std. oraz za drzewo twarde nieobrzynane sh 50/— za std.

Natomiast do Danii było na ogół mniej ładunków niż w miesiącu marcu, przy czym za 1 std. DBB płacono sh 24/6.

Z Gdyni małe zapotrzebowanie na maj. Zauważono zwiększenie tranzytowych ładunków z protektoratu, Węgier, Rumunii. Ostatnio kwotowano na 180 std. z Gdyni do Bruges 40/—. Z Gdańska do Manchester i Warringto zafrachtowano 650 std. po 41/—. Wolny tonaż przesuwa się przeważnie do Finlandii i Szwecji pół.

Makuchy.

Armatorzy stale interesują się ładunkami makuchów ciężkich z Gdyni do Danii po frachcie 8/— do 1 portu N. Aarhus plus 1/— za każdą dodatkową opcję. Za tranzytowe ładunki makuchów płacono ostatnio z Gdańska 11/3.

Cement.

Trudno uzyskać mały tonaż na Bałtyku. gdyż większa część tonażu zatrudniona została przy przewozie cementu z Niemiec do Prus Wsch., a poza tym zwiększony został eksport makuchów tranzytowych via Gdynia do Danii. Stawki zwyżkują. Do Afryki zach. brak zainteresowania armatorów i ostatnio notowano do Las Palmas 13/—. Oferowano do Port Everglades na maj/czerwiec $ 4.— na warunkach liniowych.

Cukier.

Trudno uzyskać mały tonaż. Stawki zwyżkują. Przy partiach 1.200 ton do Finlandii pol. oferowano na maj/czerwiec 6/9.

Złom.

Z powodu powrotnych ładunków drzewa z Bałtyku, armatorzy interesują się złomem, zwłaszcza z Francji pół. w kierunku na Bałtyk. Przy partiach 1/1500 kwotowano z Francji pół. do Gdyni 8/—, z Belgii lub Holandii 6/6. Nadal idą znaczne partie złomu ze Stanów Zjednoczonych do Japonii i Włoch. Brak zapotrzebowania z Anglii.

Fosfaty.

Stawki frachtowe z M. Śródziemnego zwyżkowały. Płacono Sfax/Garston 4000 ton, 10/—, do Dublina 10/6. Orientacyjnie notowano z Sfax, Bona lub Sousse/Gdynia. maj ca 2000 ton 12/6.

Ruda, piryty, apatyty itp.

Eksport rudy i pirytów z portów Hiszpanii, Tunisu, nadal znacznie ożywiony.

Szwecja Ostatnio kwotowano kontrakt na ca 20.000 ton, maj/wrzesień, Lulea/Gdynia lub Gdańsk, po Skr. 2.90 fio, dotychczas bez pokrycia. Przypuszczalnie uzyska się tonaż po stawce Skr. 3.20.

Morze Białe. Z Murmańska do Gdyni frachtowano ostatnio ca 3.500 ton po stawce 8/6. Oferowano kontrakt na ca 20.000 ton Murmańsk/Gdynia, maj/wrzesień, miesięcznie 3.000 ton, po 8/—.

Francja pół. Zapotrzebowanie znaczne. Ostatnio kwotowano Rouen/Gdynia, ca 3.000 ton, 5/6 fio & stowed.

Z Anglii kwotowano 1/1.400 ton koncentratów cynku po 6/6 fio, dotychczas bez pokrycia.

Hiszpania. Ostatnio frachtowano San Juan/Antwerpia, 3.000 ton, 14/—. Stawki zwyżkują.

Morze Śródziemne. Frachtowano Alger/Tyne, 6.000 ton, 9/6, Bona/Gdynia, 5.000 ton, 8/6.

Morze Czarne. Ostatnio frachtowano Poti/Gdynia lub Gdańsk, 7.000 ton, 11/— fio & stowed.

Ameryka Połdn. Ostatnio frachtowano Rio/Gdynia lub Gdańsk, 7/8.000 ton, 11/6, lecz obecnie, z powodu znacznej zwyżki frachtów na ziemiopłody trudno będzie uzyskać tak niską stawkę.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W MARCU

Statki polskiej floty handlowej przewiozły w marcu r. b. 131.716,5 t. ładunków wobec 119.696 t. przewiezionych w marcu roku ubiegłego (w ubiegłym roku nie uwzględnialiśmy jednak przewozów na statkach zafrachtowanych linii południowo - amerykańskiej towarzystwa Gdynia - Ameryka, wobec czego przewozy faktycznie wzrosły nieco mniej. Z uwagi na ogólną sytuację gospodarczo - polityczną w Europie, deprymująco wpływającą na przewozy międzynarodowe, wynik tegoroczny należy uważać za bardzo korzystny.

Należy uwzględnić wyjątkowo chłodny i śnieżny marzec r. b., który opóźnił pierwsze przewozy wiosenne na wodach północnej Europy. Zahamowanie ruchu rozciągnęło się na drugą połowę marca, co dało się odczuć w porcie gdyńskim. Pozornie pod wpływem sytuacji politycznej, a w rzeczywistości na skutek wyczerpania kwartalnych kontyngentów umownych przed 1 kwietnia, wobec opóźnienia początku przewozów wiosennych z powodu przeciągających się opadów śnieżnych, oraz wskutek silnych wiatrów wschodnich i złej widoczności na morzu ruch w porcie gdyńskim w ostatniej dekadzie marca był wyjątkowo mały. Jednak systematyczne zmniejszanie się roli trampów Żeglugi Polskiej S. A. (w mar-

cu już niecałe 13 tysięcy ton przewiezionych ładunków) sprawiło, że to zmniejszenie ruchu klimatyczno - gospodarcze w końcu marca w porcie macierzystym nie wpłynęło wcale na ogólne przewozy polskiej floty handlowej. Jej statki liniowe kursowały ze znaną wysoką punktualnością, a i na obcych liniach w porcie gdyńskim panuje obecnie znaczne ożywienie. Należy podkreślić, że w marcu b. r. przewozy liniowe Żeglugi Polskiej S. A. wzrosły względem marca ub. roku o przeszło 30 procent, (eksport na statkach liniowych nawet o przeszło 60%), co najlepiej świadczy o intensywności tegorocznych przewozów liniowych naszego najruchliwszego przedsiębiorstwa żeglugowego.

Z ogólnej ilości przewozów marcowych przypadło na ładunki eksportowe 88.271,5 t., (III 1938: 85.191 t.) na importowe 25.414 t., (28.884 t.), na tranzyt morski 68 t. (821 t.) i na przewozy między portami zagranicy 17.963 t. (4.800 t.)

Statki Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły w marcu 50.561 t. wobec 62.271 t. przewiezionych w marcu ub. roku. Zmniejszenie tłumaczy się wyłącznie olbrzymim spadkiem przewozów na trampach, które już głównie pracowały na liniach.

Ładunków eksportowych przewieziono 30.702 t. (33.786 t.), importowych 15.674 t. (20.864 t.), w tranzycie morskim 68 t. (821 t.). między portami obcymi 4,117 t. (4.800 t.)

Linie Żeglugi Polskiej S. A. przewiozły 37.682 t. towarów (III 1938: 28.174 t.), w tym eksportowych 25.437 t. (15.301 t.), importowych 10.474 t. (10.452 t.), w tranzycie morskim 68 t. (821 t.), między portami obcymi 1.703 ton (1.400 t.)

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły 12.879 t. (III 1938: 34.097 t.), w tym ładunków eksportowych, i to wyłącznie węgla — 5.265 ton (20.285 t.), importowych 5.200 t. (tomasyny) — III 1938: 10.412 t., oraz między portami zagranicy 2.414 t. węgla (3.400 t.)

Jak zaznaczyliśmy wyżej grupa trampów Żeglugi Polskiej S. A. wobec zapotrzebowania zastępczych i dodatkowych statków na liniach tegoż towarzystwa już faktycznie nie istnieje, stanowiąc kadrę żeglugi liniowej. Statki przewożą dorywczo ładunki masowe jako trampy jedynie w przerwach między okresami pracy na liniach: faktycznie wykonywują tę pracę już wszystkie trampy, luzując się tak rzadko, że zaledwie 2 trampy pracują zazwyczaj poza liniami.

Pod tym kątem widzenia zmniejszenie ogólnych przewozów Żeglugi Polskiej względem odpowiedniego miesiąca ubiegłego roku nabiera dodatniego znaczenia, gdyż tonaż w większym stopniu przewozi terminowe i więcej wartościowe ładunki, zwiększając i zagęszczając równocześnie morską sieć komunikacyjną przedsiębiorstwa.

Statki Polsko Brytyjskiego Tow. Okrętowego S. A. (Polbrytu) przewiozły ogółem 12.025 t. towarów (III 1938: 11.591 t.), w tym eksportowych 6.360 t. (7.553 t.), importowych 5. 665 t. (4.038 t.)

Na liniach angielskich towarzystwa przewieziono 9.676 t. towarów (III 1938: 11.345 t.) w tym eksportu 6.233 t. (7.424 t.), importu 3.443 t. (3.921 t.)

Co do poszczególnych kierunków: do Londynu przewieziono 2.336 t.. w tym z Gdyni 2.109 t., z Gdańska 227 t., do Hull 3.897 t., w tym z Gdyni 2.405 t.. z Gdańska 1.492 t.

Z Londynu przywieziono 1.857 t., w tym do Gdyni 1.627 t., do Gdańska 230 t.. z Hull przywieziono: do Gdyni 1.466 t., do Gdańska 120 ton.

Na linii Gdynia - Havre przewieziono 405 podróżnych, w tym 174 emigrantów i 231 pasażerów, oraz 429 t. towarów, z tego 127 t. eksportowych oraz 302 t. importowych. Wysoka ilość pasażerów w sprawozdawczym miesiącu tłumaczy się odjazdem licznych grup osób, pochodzących z Czechosłowacji.

Wreszcie tramp „Lida" w imporcie przywiózł z Bordeaux 1.920 t. złomu. Statek ten następnie udał się pod balastem do Zachodniej Afryki.

Marzec nie jest jak wiadomo miesiącem intensywnych przewozów w ruchu transatlantyckich statków pasażerskich. Toteż przedsiębiorstwo *Gdynia - Ameryka Linie Żeglugowe* S. A. przewiozło w stosunku do innych miesięcy roku mało: 783 pasażerów i 11.309 t. ładunku. Liczby te nie są jednak porównalne z zeszłorocznymi, gdyż nie uwzględnialiśmy wówczas przewozów na obcych statkach zafrachtowanych. Ale i w tej grupie (statków frachtowych) możemy odnotować bardzo znamienną zmianę. Otóż, poza wypożyczaną Żegludze „Wisłą" wszystkie statki czysto towarowe, eksploatowane dotąd przez G. A. L. Ż. były obce, frachtowane w time charter. Teraz wyruszył w podróż do Ameryki Południowej pierwszy motorowiec towarzystwa, towarowy, pod polską banderą, „Morska Wola".

Drugi statek tegoż typu, o nośności 5.300 t. DW, „Stalowa Wola" odpłynie po raz pierwszy w daleką podróż z Gdyni w czerwcu.

Statki Linii Północno - Amerykańskiej przewiozły w trzech podróżach (1 do Ameryki, 2 z Ameryki) 783 pasażerów i 3. 115 t. towarów, w tym na wyjściu 501 pasażerów i 1.340 t. ładunku, na wejściu 212 pasażerów i 1.775 t. ładunku, oraz między portami N. York i Halifax a Kopenhagą 70 pasażerów.

Na linii Meksykańskiej był jeden odjazd z 1.821 t. ładunku.

Na linii Południowo - Amerykańskiej, w przeciwieństwie do marca ub. roku, kiedy był jeden przyjazd i jeden odjazd pasażerskiego statku, nie było ruchu statków pasażerskich, za to odeszły 2 statki frachtowe, w tym jeden polski, zabierając 6.273 t. towarów.

ZAGADNIENIA PORTÓW POLSKICH
NA V NAUKOWYM ZJEŹDZIE INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

Omówienie znaczenia portów Gdyni i Gdańska dla Polski było przedmiotem obrad na V Naukowym Zjeździe Instytutu Bałtyckiego, który odbył się we Lwowie 7 i 8 maja br. pod wysokim protektoratem wicepremiera inż. Eug. Kwiatkowskiego. Zjazd przyniósł obfity materiał, grupujący się w dwóch podstawowych działach: pierwszy obejmować będzie problemy Gdyni jako ośrodka handlu morskiego, drugi — zagadnienia portów polskich jako węzła komunikacyjnego.

Każde z wymienionych zagadnień, reprezentowane przez szereg referatów analitycznych, powierzono do systematycznego opracowania wybitnym znawcom przedmiotu jako sprawozdawcom generalnym, są nimi: min. Czesław Klarner, prezes Związku Izb Przemysłowo-Handlowych w Warszawie, i Adam Rudzki, dyr handlowy Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku.

Poza tym w osobną grupę wyodrębnione zostały materiały, dotyczące roli portów morskich jako narzędzi polityki gospodarczej. Opracowania całokształtu tego ważnego zagadnienia podjął się prof. Edward Lipiński, dyr Instytutu Badania Koniunktur Gospodarczych i Cen, który wystąpił ze specjalnym odczytem na ten temat. Prócz tego na Zjeździe wygłoszony został odczyt o roli Lwowa jako ośrodka na dziale wód bałtycko-czarnomorskim w opracowaniu prof. Uniwersytetu J. K. dr. Augusta Zierhoffera.

Pierwsze zagadnienie „Gdynia jako ośrodek handlu morskiego" było przedmiotem 13 szczegółowych referatów: 1. „Handel zagraniczny Polski z uwzględnieniem ruchu przez porty" — Antoni Gazel; 2. „Dyspersje kierunków i towarów w handlu zagranicznym Polski i krajów bałtyckich" — Bolesław Rutkowski; 3. „Współpraca banków w dalszym rozwoju handlu morskiego" — Stanisław Pawłowicz; 4. „Aparat przeładunkowy i ekspedytorski portu gdyńskiego" — Stanisław Ołtarzewski; 5. „Handel konsygnacyjny w Gdyni" — Bolesław Koselnik; 6 „Węgiel i surowce przemysłu ciężkiego" — Zbigniew Miłobędzki; 7. „Przemysł górnośląski a morze" — Wacław Olszewicz; 8. „Surowce włókiennicze" — Karol Bayer; 9. „Import towarów kolonialnych przez porty polskie" — Władysław Smoleń; 10. „Niezbędne warunki rozwoju handlu rybnego w Gdyni" — Józef Kulikowski; 11. „Handel śledziowy" — Tadeusz Marchlewski; 12. „Arbitraż gdyński na skóry surowe" — Tadeusz Spitzer; 13. „Struktura zawodowa ludności m. Gdyni" — Bolesław Polkowski.

Zagadnienie drugie „Porty morskie Gdynia i Gdańsk jako węzeł komunikacyjny" reprezentowane było przez następujące referaty: 1. „Polityka i technika kolejowych taryf portowych" — Maksymilian Schmidt; 2. „Koszty przeładunku w ogólnej kalkulacji transportowej" — Edmund Wojciechowski; 3. „Współpraca Gdańska i Gdyni" — Bohdan Nagórski; 4. „Akwizycja przewozów portowych" — Adam Rudzki; 5. „Polityka opłat portowych" — Bernard Zipper; 6. „Połączenie portów polskich z zapleczem" — Zbigniew Miłobędzki; 7. „Uwagi o rynku frachtowym z uwzględnieniem rynku bałtyckiego" — Józef Korolkiewicz; 8. „Rozwój regularnych linij okrętowych" — Jerzy Krajewski; 9. „Zagadnienia komunikacyjno-portowe w piśmiennictwie gospodarczym" — Wanda Górkowa.

Jak widać oba zasadnicze zagadnienia Gdyni i Gdańska jako portów polskiego obszaru celnego zostały potraktowane w referatach wszechstronnie, a szereg kwestyj dotychczas mało pogłębionych uzyskało dzięki Zjazdowi szersze i dokładniejsze oświetlenie naukowe.

Obrady Zjazdu odbyły się w gmachu Uniwersytetu J. Kazimierza. Na otwarcie Zjazdu mowę powitalną wygłosił J. M. Rektor Uniwersytetu J. K. prof. dr Edmund Bulanda, natomiast zagaił przewodniczący Komitetu Wykonawczego dr Stanisław Pawłowski, profesor Uniwersytetu Poznańskiego, a prof. Edw. Lipiński, dyr Instytutu Badania Koniunktur Gospodarczych i Cen, wygłosił odczyt na temat: „Porty morskie jako narzędzia polityki gospodarczej".

Na posiedzeniu popołudniowym przypadł referat generalny min. Czesława Klarnera, prezesa Związku Izb Przemysłowo-Handlowych na temat: „Gdynia jako ośrodek handlu morskiego" i dyskusja nad referatem generalnym i referatami analitycznymi, dotyczącymi tego zagadnienia.

Dnia 8 maja, na posiedzenie przedpołudniowe przypadł referat generalny Adama Rudzkiego, dyr. handlowego Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku, na temat: „Porty Polskie Gdynia i Gdańsk jako węzeł komunikacyjny" oraz dyskusja nad referatem generalnym i referatami analitycznymi. Z kolei po sprawozdaniu referentów generalnych z przebiegu i wyników dyskusji, załatwiono sprawy administracyjne, po czym dr August Zierhoffer, prof. Uniwersytetu J. K., wygłosił odczyt na temat „Rola Lwowa jako ośrodka na dziale wód bałtycko-czarnomorskim". Po tym odczycie nastąpiło zamknięcie Zjazdu, w którym wzięło udział około 200 osób.

WALNE ZEBRANIE ZRZESZENIA CEGIELŃ POMORSKICH.

W dniu 25 kwietnia rb. odbyło się roczne Walne Zebranie Zrzeszenia Cegielń Pomorskich z siedzibą w Chełmnie.

Zebranie zagaił i na życzenie obecnych przewodniczył prezes inż. A. Dziedziul, który zaapelował do ceglarzy pomorskich o jak najwydatniejszy udział w subskrybowaniu Pożyczki Obrony Przeciwlotniczej i w ofiarach na F. O. N. Po sprawozdaniu prezesa i Komisji Rewizyjnej, uchwalono Zarządowi absolutorium.

Ze sprawozdania wynika, że Zrzeszenie liczy 32 członków i odbyło w ub. roku 3 zebrania przy udziale przeciętnie 70% członków. Przystosowując się do wymogów Prawa Przemysłowego oraz powiększonych granic woj. pomorskiego Zrzeszenie zmieniło swój statut i nazwę ze Związku Cegielń w obwodzie dolnej Wisły na: „Zrzeszenie Cegielń Pomorskich" i przedłożyło statut do zatwierdzenia Min. P. i H.

Zarząd stanowczo wystąpił przeciw zamiarowi Min. R. i R. R. wyrabiania potrzebnej do budowy osad parcelacyjnych cegły sposobem chałupniczym i wypalania jej w specjalnie do tego celu zbudowanych piecach polowych, biorąc pod uwagę okoliczność, że na Pomorzu w każdym powiecie jest zawsze kilka wielkich mechanicznych cegielń, cierpiących na stałą nadprodukcję.

Sprawa taryfy zarobkowej została uregulowana orzeczeniem Komisji Pojednawczo-Rozjemczej w Toruniu. Orzeczenie otrzymało moc powszechnie obowiązującą, a ponieważ nie zostało pod koniec roku wypowiedziane, obowiązuje nadal do 31 III 1940. Żadnych zatargów na tle zarobkowym nigdzie nie zanotowano.

Coraz większym poparciem cegielń pomorskich cieszyły się praktyki letnie, udzielane uczniom Państw. Liceum Ceramicznego w Warszawie.

Z końcem roku cegielnie przystąpiły do akcji bezpieczeństwa pracy, prowadzonej przez specjalnie zaangażowanych inspektorów bezpieczeństwa, którzy wizytują wszystkie cegielnie. Na okręg poznańsko - pomorski inspektorem bezp. mianowany został p. inż. Wiktor Waszczyński z Poznania.

Zrzeszenie jest reprezentowane i ściśle współpracuje z następującymi instytucjami: Izba P.-H. w Gdyni, Związek Pracodawców Woj. Pom. w Bydgoszczy, Związek Fabrykantów w Bydgoszczy i Poznaniu, Rada Naczelna Zrzeszeń Przemysłu Ceglarskiego w Warszawie, Sekcja Mat. Budowl. Muzeum Techniki i Przemysłu w Warszawie, Rada Woj. Funduszu Pracy w Toruniu itd.

W Polskim Komitecie Normalizacyjnym, którego Podkomisję Ceramiczną ostatnio przekształcono na samodzielną Komisję Ceramiki Budowlanej, prezes Zrzeszenia wybrany został przewodniczącym tej Komisji. Prezes Zrzeszenia Pomorskiego jest również przewodniczącym Rady Naczelnej Zrzeszeń Przemysłu Ceglarskiego w Polsce i redaktorem „Przeglądu Ceramicznego". Przy Radzie Naczelnej w Warszawie utworzono Komisję Porad Technicznych. W rezultacie przeprowadzonych naukowych badań nad wytrzymałością cegieł i pustaków oraz murów z pustaków, Zrzeszenie nabyło aparat badawczy celem umożliwienia członkom wykonywania prób wytrzymałości cegieł i kontroli produkcji w cegielniach.

Z kolei Walne Zebranie wybrało jednomyślnie na dalszy rok dotychczasowy Zarząd Zrzeszenia i Komisję Rewizyjną oraz uchwaliło budżet Zrzeszenia zamykający się sumą złotych 3.300,—.

Następnie omówiono obecną sytuację przemysłu ceramicznego oraz szereg aktualnych spraw fachowych i gospodarczych m. in. sprawę utworzenia zapasów węgla.

Zamykając zebranie przewodniczący zaakcentował życzliwy zawsze stosunek do Zrzeszenia Władz i Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni oraz harmonijną współpracę ze Zrzeszeniem pokrewnych organizacyj i związków.

SYTUACJA NA RYNKU ZIEMNIACZANYM POMORZA W KWIETNIU 1939 R.

Miesiąc kwiecień wykorzystany był przez eksporterów na wykonanie umów eksportowych. Pogłoski wojenne, podniesione stawki ubezpieczeń, w przewozie morskim i cały szereg innych przyczyn zewnętrznych spowodowały, że zarówno ilość zawartych umów, jak i ceny nie pozostają w stosunku prostym do analogicznego okresu eksportowego w roku ubiegłym. Po raz pierwszy w eksporcie ziemniaków-sadzeniaków z Polski zanotować należy wysyłkę kilkuset ton ziemniaków do Rumunii. Pod koniec miesiąca wyłoniła się możliwość eksportowania ziemniaków do Kolumbii i Egiptu. Odpowiednie oferty zostały złożone przez Związek Eksporterów Ziemniaków w Toruniu, który też rozpoczął badanie rynku egipskiego.

Ceny eksportowe sadzeniaków utrzymały się na poziomie okresu ubiegłego miesiąca.

Istnieje możliwość ulokowania znaczniejszych ilości ziemniaków jadalnych w Anglii, Belgii i Północnej Francji. Oferty zostały już złożone. Ziemniaki jadalne ze względu na znacznie zmniejszone nadwyżki w Polsce znacznie zwyżkowały i loko stacja załadowania płaciło się w hurcie od 5,50 do 6,50 za 100 kg w zależności od jakości i województwa.

W detalu ceny ziemniaków jadalnych dochodziły do 12 groszy za 1 kg.

W kwietniu rozpoczęły się dostawy ziemniaków jadalnych na obszar Wolnego Miasta Gdańska po cenie zł 6,60 za 100 kg loko franko Gdańsk. Kupcy przy tej cenie posiadają poważne trudności w nabyciu towaru.

Z KRAJÓW BAŁTYCKO-SKANDYNAWSKICH

POŁOŻENIE GOSPODARCZE SZWECJI W I KWARTALE 1939 R.

O ile koniec roku ubiegłego nie zapowiadał się zbyt pomyślnie dla gospodarstwa szwedzkiego, o tyle początek roku bieżącego odznaczył się nadzwyczajnym ożywieniem. Indeks „Scandinaviska Banken", opracowany na kursie papierów wartościowych wykazywał 123.7 (1927 = 100), gdy najwyższy poziom zarejestrowany w III kwartale 1937 r. wynosił 127.7. Ceny towarów były przy tym wtedy znacznie wyższe, niż w okresie objętym niniejszym sprawozdaniem.

Koniunktura przejawiła się głównie w ożywionym ruchu budowlanym. O powszechności jego świadczy fakt rozpoczęcia inwestycyj mieszkaniowych we wszystkich prowincjach Szwecji. Ruch ten przekroczył poziom z analogicznego okresu roku ubiegłego o 26%.

Dzięki korzystnym zbiorom i akcji interwencyjnej państwa nastąpiła poprawa sytuacji tamt. rolnictwa. Dzięki podwyżce cen na płody rolne zwiększyła się siła kupna rolnictwa i rentowność jego warsztatów. Indeks cen rolniczych podniósł się ze 127 w roku 1937 na 139, gdy poziom cen przemysłowych wahał się zawsze od 144 do 145.

Wskutek zwiększenia się popytu zatrudnienie w przemyśle było zadowalające. Nawet te przemysły, które przechodziły lekki kryzys, a mianowicie przemysł metalowy i tekstylny, dokonały ostatnio dużo pomyślnych interesów. Zamówienia nadal napływają.

Handel zagraniczny kształtował się mniej pomyślnie. Zmniejszył się z początkiem omawianego okresu zbyt drewna i jego przetworów, wskutek czego tartaki, fabryki celulozy i papieru wykazały spadek zatrudnienia. Popyt ze strony ruchu budowlanego i spodziewana zwyżka cen na rynkach zagranicznych zwłaszcza na drewno sosnowe każe przypuszczać, że stan zatrudnienia ulegnie zmianie na korzyść.

Cechą charakterystyczną bilansu handlowego Szwecji w I-ym kwartale 1939 r. jest wzrastające saldo ujemne, które w ciągu 2 miesięcy osiągnęło sumę 63.000.000 kr. Przyczynił się do tego gwałtowny wzrost importu, przy lekkim spadku wywozu.

Obroty z Europą zamykały się sumą 225 mil. kr., czyli wzrostem o 31 m. kr. w imporcie i sumą 214 mil. kr. w eksporcie, czyli o 11 mil. kr. mniej, w tym przeważnie w stosunkach z Anglią i Niemcami. Import ze Stanów Zjednoczonych osiągnął sumę 47 mil. kr. przy słabym do nich eksporcie (22 mil. kr.) Większą aktywność wykazano w eksporcie do Peru i Chile, oraz w imporcie z Egiptu, Południowej Afryki, Azji i Australii.

W związku z tym sfery bankowe liczą się z możliwością dalszego zmniejszenia się nadwyżki bilansu płatniczego, która wynosiła jeszcze w roku 1937 blisko 178.000.000 kr. i spadła, wg ostatnich wyliczeń prowizorycznych do 40 mil. kr. Stan ten pogłębia lekki odpływ zagranicznych środków płatniczych (30.000.000 kr.), jaki się zaznaczył w kwartale sprawozdawcz. Równocześnie zmniejszyło się zadłużenie banków w stosunku do zagranicy o 21 mil. kr. Stan złota i dewiz wynosił per ultimo lutego br. 2.035 mil. kr., czyli zmniejszył się o 48 mil. kr. w porównaniu z 1 I br. Mimo to szwedzki rynek pieniężny wykazywał nadzwyczajną płynność. Liczba ubezpieczonych na życie podniosła się o 7%, również wkłady w bankach, kasach oszczędności podniosły się przeciętnie o 4.5—11% do sumy 7.341.000.000 kr. Wywołało to większą aktywność kredytodawczą banków oraz ruch na giełdzie, czego wyrazem były zwiększone kursy akcji przedsiębiorstw przemysłowych.

WIADOMOŚCI MORSKIE

OBRADY MIĘDZYNAR. KONFERENCJI ŻEGLUGOWEJ POŁUDNIOWO-ATLANTYCKIEJ W WARSZAWIE.

Dnia 6 maja br. odbyło się w Warszawie zebranie przedstawicieli pasażerskiej Międzynarodowej Konferencji Żeglugowej Południowo-Atlantyckiej oraz delegatów GAL-u. W obradach uczestniczyli więc delegaci armatorów angielskich, francuskich i włoskich, obsługujących ruch pasażerski między Europą i Ameryką Południową, a ze strony polskiej wzięli udział w obradach przedstawiciele Tow. „Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe".

Dotychczas polskie towarzystwo żeglugowe nie jest członkiem wymienionej konferencji a okoliczność odbycia powyższych obrad w Warszawie świadczy o zainteresowaniu się tej Konferencji polską żeglugą dalekomorską.

WZROST TABORU POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ.

Dnia 9 maja br. przybył do portu gdyńskiego zakupiony niedawno przez Bałtycką Spółkę Okrętową angielski parowiec „River Dart", który otrzymał nazwę s/s „Wigry". — Statek ten posiada pojemność 1.859 brt. a 1.052 nrt. Bałtycka Spółka Okrętowa posiada więc obecnie dwie jednostki morskie s/s „Narocz" i s/s „Wigry", przeznaczone do żeglugi trampowej.

W ciągu maja br. spodziewane jest przybycie do Gdyni dwóch nowych statków Gdynia — Ameryka Linij Żeglugowych a m. motorowca frachtowego „Stalowa Wola", pływającego do niedawna jako m/s „Rio Pardo" pod banderą norweską, oraz motorowca pasażerskiego „Sobieski", wybudowanego w stoczni angielskiej — Newcastle on Tyne.

m/s „Stalowa Wola" przeznaczony jest do obsługi linii środkowo - amerykańskiej wraz z zainstalowanym już na tejże linii m/s „Morska Wola". Natomiast m/s „Sobieski" przeznaczony jest do komunikacji pasażersko-towarowej między Gdynią a portami Ameryki Południowej zamiast dotychczas używanego s/s „Pułaski".

REMONT M/S „PIŁSUDSKI" W GDAŃSKU.

Na początku maja br. m/s „Piłsudski" poddany został dorocznemu remontowi w „Stoczni Gdańskiej", — przy czym zadokowany został w zakupionym w ub. roku przez wymienioną stocznię w Holandii doku „Juliana". Po odbyciu remontu m/s „Piłsudski" udał się dnia 6 maja br. w swój normalny rejs do Ameryki Północnej.

UBEZPIECZENIA TRANSPORTÓW MORSKICH OD RYZYKA WOJNY.

W związku z istniejącą sytuacją polityczną kwestia ubezpieczenia transportów morskich od ryzyka wojennego staje się specjalnie aktualna. Towarzystwa asekuracyjne w ciągu roku bieżącego kilkakrotnie podwyższały i obniżały stawki ubezpieczeniowe, co siłą rzeczy odbijało się wydatnie na kalkulacji towarowej w wymianie handlowej międzynarodowej. W połowie kwietnia np. stawka ubezpieczeniowa między portami Stanów Zjednoczonych i Europy jak również Dalekiego Wschodu przez Kanał Suezki, została w roku bieżącym po raz trzeci podwyższona.

Kwestia ryzyka wojennego obciążającego obroty handlowe, dała podstawę do postawienia problemu, kto powinien ponosić ryzyko wojenne. Sfery gospodarcze angielskie wysuwały zdanie, że ryzyko to powinno być przerzucone na fundusze państwowe. Istotnie rząd angielski zdecydował się na wzięcie na siebie kosztów ubezpieczenia od ryzyka wojennego, jednak w ściśle określonych wypadkach. Sprawa została uznana za pilną i odnośne zarządzenia wprowadzone prowizorycznie w życie, jeszcze przed uzyskaniem sankcji parlamentarnej. Ponoszenie kosztów ubezpieczenia od ryzyka wojennego odnosi się jednak tylko do ładunków przeznaczonych do Zjednoczonego Królestwa, lub też załadowanych w portach Zjednoczonego Królestwa. W obrotach polsko - angielskich stawka od ubezpieczenia ponoszonego przez rząd angielski wynosić będzie sh 5/— od 100 £. Natomiast wszystkie inne transporty polskie będą opłacały stawki żądane przez odnośne towarzystwa ubezpieczeniowe. Należy podkreślić, że omawiane zarządzenie nie dotyczy wymiany towarowej morskiej w drodze łamanej via porty angielskie. W myśl bowiem rozporządzenia towary przeznaczone do przeładunku w portach angielskich, nie korzystają z ubezpieczenia rządowego od ryzyka wojennego.

NOWE ZWYCZAJE W PORCIE TALLIN.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Tallinie (Reval) wydała zbiór zwyczajów obowiązujących w tamtejszym porcie, opracowany w porozumieniu ze sferami portowymi. Według nowych zwyczajów, skrócono czas za i wyładunkowych, zmniejszono różnicę między pracą w lecie i zimie, obniżono stawki makler-

skie dla ładunków częściowych lub nadzwyczajnych. Opłaty sztauerskie przy niektórych ładunkach masowych jak węgiel, zboże i t. p. także uległy obniżce, przez co port tamtej zystał się jednym z najtańszych na Bałtyku.

Całość składa się z dwóch części, w pierwszej omawia się zafrachtowanie, załadowanie, gaszenie statku i jego przygotowanie, w drugiej normalną taryfę i stawki sztauerskie.

DANIA ZAMIERZA BUDOWAĆ KANAŁ PRZEZ JUTLANDIĘ.

Ostatnio nabrała aktualności sprawa budowy kanału przez Jutlandię do Kattegatu. W tym celu przeprowadzono wiercenia próbne oraz pomiary. Okazało się, że najwyższe wzniesienie do pokonania wynosi 11,5 m, poza tym cała trasa kanału o długości 20 km prowadzi przez równinę 3 m wysoką. Koszt budowy wynosić będzie około 15 milionów koron. Przy głębokości do 7 m byłby kanał dostępny dla statków do 4.000 t.

NIEMCY ROZBUDOWUJĄ AUSTRIACKIE PORTY NA DUNAJU.

Rzesza przystąpiła obecnie do rozszerzenia i budowy nowych portów na Dunaju, gdyż okazało się,, że koleje Marchii Wschodniej nie mogą podołać przewozom, które częściowo zaczynały korzystać z kolei zagranicznych. Stoi to również w ścisłym związku z rozwojem ekspansji niemieckiej na Bałkany.

Na pierwszym planie stoi rozbudowa portu w Linzu o dwa baseny, któreby umożliwiły dokonywanie obrotu towarowego rocznie w ilości 900.000 ton, głównie zboża i drobnicy. Powstać też mają przy porcie urządzenia do przeładowania artykułów przemysłowych i olei mineralnych, jak należy sądzić nafty rumuńskiej, którą się będzie przewoziło statkami. W ciągu czterech lat projektuje się powiększenie portu w Krems, budowę tamże spichrzów zbożowych i magazynów. Przez wybudowanie nowych basenów zdolność przeładunkowa portu ma być zwiększona z 300.000 ton na 1.000.000 ton.

Równocześnie przystąpiono do rozbudowy portu wiedeńskiego, który właściwie stanowić będzie dwa porty: jeden przeładunkowy, drugi przy ujściu kanału Dunaj — Odra ściśle przemysłowy.

Po ukończeniu pierwszej fazy rozbudowy zdolność przeładunkowa portu w Wiedniu wynosić będzie do 1.8 mil. ton, a po wykończeniu całkowitym, prawdopodobnie do 3.5 mil. ton.

Przy rozbudowie powyższych portów dużą rolę ma odegrać inicjatywa prywatna. Przerzucono więc na gminy miejskie koszty wykopania basenów i oddania ich do użytku. Urządzenia natomiast przeładunkowe, magazyny maja stanąć przeważnie prywatnym sumptem. Gminy za to doprowadziłyby na swói koszt gaz, wodę, elektryczność. Ministerstwo Komunikacji przyłączy porty do sieci kolejowej i nabrzeża.

UREGULOWANIE KONKURENCJI MIĘDZY PORTAMI HOLENDERSKIMI A BELGIJSKIMI

Ostatnie dni przyniosły pewną regulację konkurencji portów holenderskich z belgijskimi, która prowadziła na dłuższą metę do zachwiania finansowego obu partnerów, licytujących się bądź to obniżkami opłat portowych, bądź to dopłatami ze Skarbu państwowego.

Usunięto zgodnie pierwszą przeszkodę w pomyślnym rozwoju obrotów obu portów, jaką było pobieranie przez Francję opłaty t. zw. „surtaxe d'entrepôt et d'origine" od wszystkich ładunków francuskich, które korzystały z obcych portów. Jedynie handel Alzacji przez porty belgijskie nie podlegał tej opłacie. Podpisano ostatnio układ w Brukseli, na mocy którego Francja stopniowo rozciągnie zwolnienie i na porty holenderskie. Natychmiast zwolniono towary holenderskie pochodzące z Indji, po upływie roku nie będzie się pobierać ich od towarów pochodzących z portów francuskich (z Algerem włącznie), po 2½ roku od towarów z kolonij francuskich, po pięciu latach wszystkie zostaną zwolnione.

Równocześnie ustalono „status quo" w żegludze reńskiej i Belgowie jak i Holendrzy zobowiązali się nie naruszać przez 10 lat obecnego stanu rzeczy. Dotyczy to zwłaszcza premij żeglugowych, wypłacanych przez Belgię towarom zmuszonym płynąć do portów belgijskich Renem, który częściowo leży po holenderskiej stronie. Ustalono zgodnie wysokość tej premii na 16.400.000 fr. rocznie, z tym że 24 procent statków przekraczających granicę holendersko-niemiecką na Renie może korzystać z portów belgijskich. W razie zwiększenia się udziału procentowego Belgia obniży premię. Równocześnie Holandia zrzekła się udzielania premii zupełnie przez 10 lat.

Oprócz tego porty Antwerpia, Gandawa, Rotterdam i Amsterdam wyłoniły komisję, która ma się zająć ustaleniem wspólnych stawek i opłat portowych. W ciągu 3 miesięcy mają być opracowane warunki dla trampów a w pół roku dla linij żeglugowych.

Wprowadzenie w życie tych układów oznacza przystapienie do współpracy między konkurujacymi dotychczas portami, do czego prawdopodobnie skłoniły je straty poniesione w tej walce handlowej i konieczność uzgodnienia stanowiska wobec zaplecza niemieckiego.

LITWA A KŁAJPEDA I LIBAWA.

Według „Deutsche Verkehrs-Nachrichten" litewskie czynniki miarodajne zadecydowały, że eksport masła litewskiego będzie sie odbywał w dalszym ciągu przez port w Kłajpedzie, gdyż eksport przez port w Libawie byłby droższy i bardziej skomplikowany. Dla ułatwienia eksportu masła przez Kłajpede rząd litewski pobodno zamierza budowę chłodni i magazynów na granicy litewsko-niemieckiej.

Należy zauważyć, że po utracie Kłajpedy a do czasu wybudowania portu w Świętej. Litwa zmuszona jest kierować swe transporty towarowe za pośrednictwem portów obcych, co czyni też obecnie. W tych warunkach kładzie się wszakże uwagę na to, aby jak najmniej obciążać bilans Litwy kosztami transportów i magazynowania w portach obcych.

6 NOWYCH STATKÓW NA LINII SZWECJA—AMERYKA PÓŁNOCNA.

Towarzystwo żeglugowe „American Scantic Line", utrzymujące regularną komunikację towarowo-pasażerską między Ameryką a Göteborgiem i Sztokholmem ma uruchomić na tej linii jeszcze w tym roku sześć nowych motorowców. po blisko 9 tys. tdw. i szybkości 16.5 węzłów. wycofując stopniowo starsze statki. Pierwszy nowy statek „Donald McKay" uda się 16 czerwca br. z Nowego Yorku do Szwecji. W krótkich odstępach mają być dostarczone następne pięć statków, zaopatrzone w chłodnie pojemności 40 tys. stóp kubicznych. W ten sposób szwedzko-amerykańską linię obsługiwać będzie zupełnie nowoczesna flota.

SPADEK BEZROBOCIA TONAŻU NORWESKIEGO.

Ożywienie na międzynarodowym rynku frachtowym, szczególnie w przewozach zboża, spowodowało poważny spadek norweskiego tonażu uwiązanego. Na 1 kwietnia rb. było uwiązanych w Norwegii 161 statków — 571,5 tys. tdw., a na 1 maja już tylko 122 statków i 342.4 tys. tdw. Zatem w ciągu miesiąca uruchomiono 39 statków i 229,4 tys. tdw., w tym 11 tankowców pojemności 136,6 tys. tdw.

WŁOSKA BANDERA NA BAŁTYKU.

Zwiększony udział bandery włoskiej w 1938 r. na wodach Bałtyku i morza Północnego, jest skutkiem dążenia do samowystarczalności floty handlowej Italii szczególnie w dziedzinie transportu węgla. Wiadomość, że towarzystwo żeglugowe „Tirrenia" w celu dalszej ekspansji na północ, zamówiło 11 statków po 4.200 ton dw. zwróciła uwagę na istniejący stan rzeczy. Zrozumiałe jest zainteresowanie Włoch możliwością skierowania wszystkich transportów na drogę morską oraz zapewnienia ciągłości pracy włoskim statkom na linii Bałtyk — porty włoskie. Chodziłoby tylko o zdobycie sobie rynków zbytu oraz wyszukanie źródeł importu, któreby pozwoliły na stały kontakt handlowy Włoch z państwami bałtyckimi.

Po węglu, duże znaczenie w imporcie włoskim ma celuloza. metale, zboże i wreszcie ziemniaki: Włochy ze swej strony rozszerzyły sobie rynki zbytu na wina, oliwki, wyroby tekstylne i owoce. Utrzymanie linii regularnej jest jednak początkowo połączone z dużymi trudnościami ze względu na niewielki procent eksportu włoskiego do państw Północy. tak że statki musiałyby pod balastem iść po towar, podczas gdy nieuniknione transporty na obcych statkach powodowałyby ubytek dewiz.

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

SCALONE PRZEPISY W SPRAWIE STOSOWANIA POZWOLEŃ PRZYWOZU.

W dniu 1 V 1939 r. weszła w życie instrukcja Ministerstwa Skarbu z dnia 14 IV 1939 r. (Instrukcja L. D. IV 11429/3/39 — Dz. Urz. Min. Sk. Nr 10/1939 poz. 243) w sprawie stosowania pozwoleń Ministerstwa Przemysłu i Handlu na prawo przywozu towarów, oraz w sprawie stosowania zwolnień od ograniczeń przywozowych i wywozowych.

Instrukcja ta zawiera, ujęte w trzydziestu dwóch paragrafach, scalone przepisy we wspomnianych sprawach. znajdujące się dotychczas w licznych okólnikach Ministerstwa Skarbu, wydanych w latach 1934 — 1938. Z chwilą weiścia w życie nowej instrukcji, okólniki te (w liczbie 33) zostają uchylone.

Pośród uchylonych okólników znajdują się również następujące okólniki Ministerstwa Skarbu, których treść była w swoim czasie zamieszczona w „Biuletynie": okólnik L. D. IV 23149/3/36 z dnia 27 XI 1936 r. (patrz G. S. I. Nr 12 1936, str. 1); ok. L. D. IV 30533/3/36 z dn. 17 XII 1936 r. (patrz G. S. I. Nr 16/1936, str. 3); ok. L. D. IV 1880/3/37 z dn. 26 I 1937 r. (patrz G. S. I. Nr 9/1937, str. 4); ok. L. D. IV 2034/3/37 z dn. 26 I 1937 r. (patrz G. S. I. Nr 10 1937, str. 6); ok. L. D. IV 2749/3/37 z dn. 8 II 1937 r. (patrz G. S. I. Nr 13/1937, str. 4); ok. L. D. IV 5789/3/37 z dn. 19 III 1937 r. (patrz G. S. I. Nr 24/1937, str. 10); ok. L. D. IV 11039/3/37 z dn. 12 V 1937 r. (patrz G. S. I. Nr 41/1937, str. 6); ok. L. D. IV 18063/3/37 z dn. 26 VII 1937 r. (patrz G.S.I. Nr 52/1937, str. 3); ok. L. D. IV 20886/3/37 z dn. 2 IX 1937 roku (patrz G. S. I. Nr 63/1937, str. 3); ok. L. D. IV. 19221/3/37 z dn. 31 VIII 1937 r. (patrz G. S. I. Nr 62/1937, str. 4); ok. L. D. IV 22134/2/137 z dn. 4 X 1937 r. (patrz G. S. I. Nr 71/1937, str. 2); ok. L. D. IV. 28092/3/37 z dn. 9 XII 1937 r. (patrz G. S. I. Nr 88/1937, str. 2); ok. L. D. IV. 4796/1/38 z dn. 11 III 1938 r. (patrz G.S.I. Nr 13/1938, str. 4); ok. L. D. IV. 7859/3/38 z dn. 14. IV. 1938 r. (patrz G. S. I. Nr 19/1938, str. 3); ok. L. D. IV. 27109/3/38 z dn. 6 XII 1938 r. (patrz G. S. I. Nr 66/1938, str. 3).

Poszczególne działy instrukcji dotyczą następujących kwestyj: 1) wydawania pozwoleń przywozu, 2) zgodności towaru odprawionego z towarem wymienionym w pozwoleniu

przywozu, 3) wagi towarów, wskazanej w pozwoleniach przywozu, 4) zgodności kraju pochodzenia odprawianego towaru z krajem wymienionym w pozwoleniu przywozu, 5) warunków specjalnych, zamieszczanych w pozwoleniach przywozu, 6) terminu ważności pozwoleń przywozu i terminu ich przedstawienia przy odprawie celnej, 7) właściwości urzędów celnych w zakresie stosowania pozwoleń przywozu, 8) częściowego wykorzystania pozwoleń przywozu, 9) zaznaczania w wynikach rewizji celnej numerów zastosowanych pozwoleń przywozu, 10) niemożności powtórnego wykorzystania pozwoleń przywozu, 11) żądania przedstawienia pozwolenia przywozu po dokonaniu odprawy celnej i wydaniu towaru do wolnego obrotu, 12) ogólnego pozwolenia na przywóz niektórych towarów, 13) stosowania zwolnień od ograniczeń przywozowych i wywozowych.

Jako załącznik do instrukcji podany jest wykaz towarów, na przywóz których Ministerstwo Przemysłu i Handlu wydało ogólne pozwolenie przywozu.

W SPRAWIE ZWRACANIA SIĘ IMPORTERÓW DO OBCYCH POSELSTW O POPARCIE PRZY PODZIALE KONTYNGENTÓW.

W ostatnich czasach zdarzają się coraz częstsze wypadki zwracania się poszczególnych importerów do obcych poselstw dla uzyskania ich poparcia przy podziałach kontyngentów przywozowych w Komitecie Przywozowym. Z reguły interwencje mają na celu wyłącznie własny interes firmy, zaś jednostronne przedstawienie sprawy danej firmy, operującej niejednokrotnie nieścisłymi danymi, dają zainteresowanym poselstwom fałszywy obraz o postępowaniu Komitetu Przywozowego. W rezultacie otrzymanych od importerów informacyi o rzekomych nieprawidłowościach przy podziale kontyngentów, poselstwa interweniują w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, które po zbadaniu sprawy zmuszone jest do prostowania tego rodzaju wiadomości.

Takie postępowanie niektórych importerów, pomijając nawet jego nielojalność, tak w stosunku do własnych instytucyj, jak i w stosunku do interesowanych poselstw przez udzielanie im błędnych informacyj, w wyniku swoim obarcza poselstwa i Ministerstwo niepotrzebną pracą na badanie niesłusznych zarzutów oraz korespondencją i wprowadza zupełnie zbędne zadrażnienia do toku pracy.

Komitet Przywozowy nie zaniedbuje żadnych środków, aby podział kontyngentów odbywał się w sposób jak najbardziej racjonalny, tak w odniesieniu do interesów całych branż, jak i poszczególnych importerów i rozpatruje wszelkie w tej sprawie uzasadnione reklamacje. Zwracanie się więc poszczególnych importerów ze skargami do poselstw obcych z pominięciem Komitetu Przywozowego musi być uważane za niechęć do lojalnej współpracy z Komitetem Przywozowym. Na przyszłość w podobnych wypadkach nielojalnego postępowania importera, Komitet Przywozowy będzie zmuszony wyciągać jak najdalej idące konsekwencje włącznie aż do postawienia wniosku o skreślenie go z listy importerów.

PODAWANIE NAZWY TOWARU NA WNIOSKACH O POZWOLENIE PRZYWOZU.

Na zarządzenie Ministerstwa Przemysłu i Handlu, Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni komunikuje, że nazwa towaru, podawana na wnioskach o pozwolenie przywozu, musi ściśle odpowiadać nomenklaturze Taryfy Celnej. Niestosowanie się do powyższego narazi firmy na straty, ponieważ spowoduje konieczność wyjaśnienia nazwy towaru w drodze korespondencji z firmami, co częstokroć uniemożliwi rozpatrzenie wniosku we właściwym terminie podziału kontyngentu.

O WŁAŚCIWE METODY PENETRACJI RYNKOWEJ DO UNII POŁUDNIOWO — AFRYKAŃSKIEJ.

Sytuacja polityczna międzynarodowa nie pozostaje bez wpływu na położenie rynkowe Randu (okręgu johannesburskiego). W ostatnich tygodniach charakteryzują sytuację tę dwie tendencje dominujące wśród południowo - afrykańskich sfer kupieckich a mianowicie pewien zastój w dokonywaniu transakcyj i zajmowanie przez importerów postawy wyczekującej, a tym samym ograniczanie się w dokonywanych zakupach, a ponadto dążenie do przekierunkowania importu.

Jeśli chodzi o zmianę dotychczasowych kierunków importu, to przede wszystkim zaznaczyć należy niechęć do nabywania towarów niemieckich, występującą nie w formie zorganizowanego bojkotu przez importerów, ale niejako z samorzutnej postawy szerokich rzesz konsumentów, które nie chcą nabywać towarów niemieckich. W ostatnich tygodniach zarysowała się silna tendencja zrywania kontaktów z firmami z b. Czechosłowacji. Tendencje powyższe powodują wzmożenie zainteresowania możliwościami przywozu z Polski, które znajdują wyraz w szeregu zapytań kierowanych do Placówek konsularnych polskich o poszczególne artykuły lub adresy firm polskich i ich przedstawicieli na terenie Unii. Zapytania ta jednak w większości mają charakter ogólno-informacyjny, bez chęci do natychmiastowego rozpoczynania transakcyj, czego przyczyną jest wspomniana wyżej tendencja zajmowania w ogóle wyczekującego stanowiska wobec sytuacji politycznej w Europie.

W zakresie artykułów tekstylnych, mimo istniejących tendencyj bojkotu towarów włoskich, nadal istnieje silna konkurencja włoska, która odbija się na dostawach towarów polskich. Wynika to stąd, że ceny towarów włoskich są bardzo niskie, a przewóz na włoskich statkach kalkuluje się bardzo tanio. Mimo zasadniczych tendencyj bojkotu, importerzy zakupują towar włoski, gdyż bojkot stosowany jest tylko w tym

wypadku, jeżeli firma importowa nie ponosi straty przez zakupywanie towaru droższego.

Podobna sytuacja zachodzi również i w innych dziedzinach. Mimo, że kupiectwo południowo-afrykańskie składa się przede wszystkim z elementu żydowskiego, to firmy importowe tylko w tym wypadku rezygnują z kontaktów z dotychczasowymi dostawcami, a więc firmami włoskimi, niemieckimi i czechosłowackimi, o ile transakcja nowa przedstawiać będzie dla nich konkretny interes handlowy. Dla całkowitego wyzyskania otwierających się obecnie możliwości zbytu towarów polskich trzeba — zdaniem Konsulatu R. P. w Capetown i Agencji Konsularnej R. P. w Johannesburgu — stworzyć odpowiedni aparat eksportowy polski, dostosowany do potrzeb rynku południowo-afrykańskiego, a ponadto trzeba zacieśnić kontakty polskich eksporterów z kupiectwem Unii. Dla osiągnięcia tego celu niezbędne byłoby — praktykowane również przez inne państwa — wysłanie do Unii (ze szczególnym uwzględnieniem jej najważniejszego ośrodka gospodarczego — Johannesburga), misji handlowej, złożonej z ekspertów - kupców w branżach najbardziej interesujących wywóz polski, mianowicie włókienniczej, drzewnej, metalowej, maszyn rolniczych, naczyń emaliowanych itp. Wydatek na delegowanie tego rodzaju misji handlowej opłaciłby się i stanowiłby wkład dla opanowania rynku przez bezpośrednie zapoznanie się z metodami rynku, wymaganiami i możliwościami oraz przez nawiązanie kontaktów osobistych, które w krajach anglo - saskich odgrywają dominującą rolę.

Misja taka przyczyniłaby się do wyeliminowania wielu niedociągnięć z zakresu techniki eksportu w poszczególnych branżach, które wciąż jeszcze utrudniają naszą ekspansję gospodarczą na rynku Południowej Afryki.

Drugim pożądanym posunięciem byłoby zorganizowanie na terenie Johannesburga wystawy prób i wzorów wytwórczości polskiej, co dopomogłoby do zapoznania klienteli południowo - afrykańskiej z możliwościami produkcyjnymi przemysłu polskiego. Zarówno zorganizowanie wystawy jak i wysłanie misji handlowej umożliwiłoby należyte opanowanie rynku Południowej Afryki i jest specjalnie ważne w obecnej koniunkturze, ułatwiającej wejście towarów polskich na ten rynek.

ROZPORZĄDZENIE O PRZYWOZIE I WYWOZIE ŚRODKÓW PŁATNICZYCH Z CZECH I MORAW.

Obwieszczeniem Ministra Skarbu z dnia 20 marca 1939 ogłoszono zarządzenie Banku Narodowego w Pradze z dnia 18 marca 1939 r., które weszło w życie dnia 20 marca 1939 r., dotyczące wywozu i przywozu pieniędzy i innych wartości do Protektoratu Czech i Moraw.

Wywóz środków płatniczych. Według art. 1 cyt. zarządzenia o wywozie, wywóz środków płatniczych, złota i innych metali szlachetnych oraz papierów wartościowych z terytorium Protektoratu za granicę dozwolony jest tylko na podstawie pozwolenia Banku Narodowego w Pradze.

Bez pozwolenia Banku Narodowego można wywieźć: a) w ruchu podróżnym — niemieckie monety do wartości 10 RM. lub czesko-słowackie monety oraz papierowe banknoty po 10 K. i 20 K. w łącznej wysokości do 100 K. miesięcznie, b) w ruchu granicznym — niemieckie monety do 3 RM. oraz czesko-słowackie monety i banknoty po 10 K. i 20 K. w łącznej wysokości 30 K. dziennie, najwyżej jednak 30 RM. lub 300 K. miesięcznie.

Według art. 2, zakaz wywozu, uregulowany w art. 1, odnosi się też do ruchu między terytorium Protektoratu a pozostałym obszarem Rzeszy z tą różnicą, że w ruchu podróżnym i granicznym można wywieźć bez pozwolenia Banku Narodowego dziennie 10 RM. lub 100 K. w dowolnym rodzaju monet lub banknotów.

Pozwolenia Banku Narodowego dla wywozu środków płatniczych z Protektoratu do Rzeszy nie potrzebują: a) osoby, należące do niemieckich sił zbrojnych, b) osoby cywilne, przynależne do Rzeszy, mające specjalną przepustkę, wydaną przez władze niemieckie, c) osoby, pracujące na terenie Protektoratu, jeżeli mają poświadczenie swego pracodawcy, że wywożone pieniądze stanowią ich wynagrodzenie za pracę.

Równocześnie traci moc zarządzenie Banku Narodowego z dn. 29 X 1938 r. ogłoszone obwieszczeniem Min. Skarbu z dnia 1 XI 1938 r.

Przywóz środków płatniczych. Następne obwieszczenie Min. Skarbu z tej samej daty, obowiązujące także od 20 III 1939 r., zabrania przywozu pieniędzy niemieckich i czesko-słowackich wszelkiego rodzaju z zagranicy do terytorium Protektoratu, bez pozwolenia Banku Narodowego.

Bez zezwolenia Banku Narodowego można przywozić:

a) w ruchu podróżnym — monety niemieckie do 10 RM. albo monety czesko-słowackie i banknoty po 10 i 20 K. w ogólnej wysokości do 100 K. dziennie, b) w ruchu granicznym monety niemieckie do 3 RM. albo monety czesko-słowackie i banknoty po 10 K. i 20 K. do wysokości 30 K. dziennie, najwyżej jednak 30 RM. i 300 K. miesięcznie.

Omawiany wyżej zakaz przywozu środków płatniczych nie dotyczy tego samego kręgu osób, które wyjęte były spod działania zakazów, przewidzianych zarządzeniem o wywozie środków płatniczych, jak wyżej.

Podobnie, jak zarządzenie o wywozie, niniejsze zarządzenie utrzymuje aż do odwołania granicę dewizową pomiędzy protektoratem a resztą ziem Rzeszy z tą różnicą, że w ruchu podróżnym i granicznym można bez zezwolenia Banku Narodowego, wywieźć dziennie 10 RM albo 100 K. we wszelkiego rodzaju wartościach i rodzajach pieniędzy.

Niniejsze rozporządzenie zmienia i uzupełnia obwieszczenie Min. Skarbu z dnia 19 maja 1938.

SYSTEM ROZDZIAŁU LICENCYJ IMPORTOWYCH W ITALII.

W związku z pewnymi zmianami w kryteriach przyjętych dotychczas przy rozdziale produktów zootechnicznych, wprowadzonymi ostatnio przez organa korporacyjne, podajemy zasadnicze normy, którymi się kierują poszczególne Federacje branżowe przy wydawaniu licencyj importowych zainteresowanym firmom.

Według uchwał Konfederacji kupieckiej, przyznanie kontyngentu importowego firmie nie stanowi samo przez się żadnego dla niej prawa, ale jest koncesją daną przez Federację firmie, na podstawie specjalnych warunków, która może być w każdej chwili odwołaną. Nowe kryteria podziału kontyngentów mają na celu zwiększenie ilości firm, któreby mogły uczestniczyć w przywozie zagranicznym oraz wzmocnienie kontroli nad działalnością importową firm, a w związku z tym uniemożliwienie handlu licencjami i zapewnienie bardziej ekonomicznego ich wykorzystania.

Podstawą przyznania licencji przywozowej są pewne zasadnicze dokumenty, które każda firma zainteresowana musi przedstawić wraz z podaniem branżowej Federacji. Do dokumentów tych należą:

świadectwo zarejestrowania we właściwym Consiglio Provinciale delle Corporazioni (odpowiednik Izby Przemysłowo-Handlowej):

świadectwo wpisu do Faszystowskiej Organizacji Kupieckiej (nie odnosi się to do firm zagranicznych osiadłych we Włoszech krócej niż 10 lat);

zaświadczenie urzędu podatkowego stwierdzające dochód firmy; i wreszcie, jako dokument zasadniczy, rzeczowy — bolety celne, stwierdzające dokonanie importu.

Bolety celne winny opiewać zasadniczo na nazwę firmy, która je przedstawia ewentualnie mogą być przedstawione inne bolety, poparte odpowiednimi dokumentami stwierdzającymi, że do niej należą.

W zależności od artykułu, bolety celne muszą się odnosić do następujących czasokresów importowych.

I tak: jaja, drób i pokrewne:

a) bolety celne z roku 1934 — oszacowanie 100%;

b) bolety celne z dwulecia 1933—1934 lub 1934—1935 — oszacowanie 100% średniej arytmetycznej dwulecia;

c) z okresu 1931—1932 — oszacowanie 30% dla jaj i 60% dla drobiu na podstawie średniej arytmetycznej z dwulecia.

Minimum na jakie może opiewać licencja: jaja 50 q. drób żywy 30 q, drób bity 50 q, wagi brutto.

Konie, muły, osły:
Bolety z roku 1939, 1931, 1932, 1933, 1934 lub 1935 wg wyboru roku najpomyślniejszego, — oszacowanie 100%. Minimum, na jakie może opiewać licencja: sztuk 10 lub 25.000 lirów wartości.

Słonina i smalec:

Bolety z roku 1934 — oszacowanie 100%;

bolety z trzylecia 1932, 1933, 1934 lub 1933, 1934, 1935 — oszacowanie 100% na podstawie średniej arytmetycznej trzylecia.

Minimum, na jakie mogą opiewać licencje: dla importu drogą lądową 25.000 lir. wartości, drogą morską 5.000 lir.

Żołądki cielęce, pęcherze i t. p.:

Bolety z roku 1934 — oszacowanie 100%;

bolety z dwulecia 1933 — 1934 lub 1934 — 1935 — oszacowanie 100% na podstawie średniej arytmetycznej dwulecia.

Minimum, na jakie mogą opiewać licencje: kg 250 lub 3.000 lir. wartości.

W ogólności, o ileby Federacja nie mogła przyznać firmie minimum wyżej zakreślonego dla poszczególnych produktów, firma może domagać się skumulowania kontyngentu jej wyznaczonego z kontyngentem przyznanym innej firmie.

Odstępowanie licencyj jest wzbronione. W celu kontroli czy zakaz ten jest przestrzegany przez firmy, Federacja ma prawo żądania od firmy udowodnienia efektywnego na własny rachunek zużytkowania licencji. Ponadto Federacja zastrzega sobie zbadanie sposobu zużytkowania licencji i uprawniona jest do wyeliminowania tych firm z uczestniczenia w podziale kontyngentu, które swym postępowaniem szkodzą i dezorganizują rynek. Poza tym firmy są obowiązane odesłać Federacji licencje, które nie zostały zużytkowane w ciągu swej ważności czy to w całości czy też częściowo, a firmy nie zamierzają ważności ich przedłużyć w ramach dozwolonych przez Ministerstwo Finansów.

Podania o przeprowadzenie zmiany w licencji odnosić się mogą wyłącznie: do zmiany urzędu celnego, przez który towar ma być wwieziony oraz do przedłużenia ważności licencji. W pierwszym wypadku podania winny być skierowane do Ministerstwa Finansów, w drugim do Ministerstwa dla Handlu Zagranicznego i Walut na 15 dni przed upływem ważności licencji, — w każdym wypadku za pośrednictwem właściwej Federacji. Nie są uwzględniane podania mające na celu zmianę kraju pochodzenia lub towaru, na który licencja została wydana.

Normy wyżej podane przez Konfederację kupiecką dla produktów zootechnicznych nie odbiegają zasadniczo od norm wydanych dla innych produktów i można je uważać za obowiązujące dla obecnego systemu wydawania licencyj importowych we Włoszech.

IMPORT CEBULI DO SZWAJCARII.

Poniżej podajemy dane statystyczne, dotyczące przywozu cebuli do Szwajcarii za ostatnie 3 lata, wg obliczeń Szwajcarskiego Zw. Warzyw. Oficjalna statystyka nie wyodrębnia importu cebuli z zagranicy, obejmując ją ogólną pozycją „warzywa".

Ogólny import cebuli za ostatnie 3 lata kształtował się, jak następuje:

1936	6.736.737 kg	o wartości Fr. szw. 918.276
1937	7.189.274 kg	o wartości Fr. szw. 1.029.556
1938	6.738.813 kg	o wartości Fr. szw. 1.566.763

Państwa dostarczające:

	1936	1937	1938
Egipt	3.245.510 kg	2.929.734 kg	3.573.250 kg
	429.723 Fr	381.293 Fr	779.665 Fr
Włochy	1.025.192 kg	2.763.385 kg	2.004.413 kg
	111.059 Fr	355.230 Fr	364.736 Fr
Węgry	1.134.206 kg	630.416 kg	935.467 kg
	132.623 Fr	93.841 Fr	175.567 kg
Francja	950.135 kg	660.375 kg	509.922 kg
	200.347 Fr	169.961 Fr	143.431 Fr
Holandia	308.068 kg	104.468 kg	86.995 kg
	33.574 Fr	14.388 Fr	16.285 Fr
Polska	96 kg	—	593.995 kg
	51 Fr	—	79.399 Fr

W mniejszych ilościach importowano cebulę z Niemiec, Danii, Czechosłowacji, Algeru, Argentyny oraz b. Austrii.

Przywóz z Egiptu przypada na miesiące od marca do lipca, z Włoch przez cały rok, z Węgier od lipca do marca, z Francji przez cały rok, z Holandii od sierpnia do listopada. Najwyższy przywóz przypada na pierwsze miesiące roku, natomiast najsłabszy w czasie od lipca do listopada t. j. w okresie własnych zbiorów.

Ceny rynkowe w ciągu ostatnich 3 lat były następujące:

1936	Od 14 — 16 Fr szw. za 100 kg
1937	Z Holandii od 9 — 10 Fr szw. za 100 kg
	Z Egiptu wiosenne 18 Fr szw. za 100 kg
	Z Polski od 11 — 20 Fr szw. za 100 kg
1938	Z Egiptu od 23 — 33 Fr szw. za 100 kg
	Z Włoch 22 Fr szw. za 100 kg
	Z Polski od 19 — 21 Fr szw. za 100 kg

Ceny powyższe podane są franco stacja odbiorcza, towar oclony.

KREDYTY EKSPORTOWE ANGLII WYKAZUJĄ STAŁY WZROST.

W ostatnich latach działalność angielskiego Export Credit Department utworzonego już w 1919 r., wykazała szczególny rozwój. Od 1933 do 1938 r. ogólna zagwarantowana suma kredytów eksportowych zwiększyła się sześciokrotnie, z 7,5 mil. Ł. do 43 mil. Ł., to znaczy, że *w ostatnim roku 8% ogólnego eksportu z Anglii korzystało z gwarancji.* Plafon gwarancji stale rośnie, a ostatnio parlament zgodził się podnieść gwarancję do 85 mil. Ł. System gwarantowania zmienia się z biegiem czasu.

Export Credit Department powstał w 1919 r. dla ułatwienia transakcyj z Europą centralną i południowo-wschodnią; początkowo udzielał kredytów bezpośrednich, co okazało się zbyt ryzykownym. Po r. 1921 Department przyjmuje na siebie gwarancję wypłaty trat eksportowych. W praktyce prymitywna ta metoda okazała się z jednej strony niedostateczną, gdyż nie gwarantowała najbardziej wówczas rozpowszechnionego eksportu płatnego z otwartego kredytu, z drugiej strony naraziła Department na straty wskutek całego szeregu procesów na tle jakości dostarczonych towarów. Wówczas Department zaczął brać na siebie odpowiedzialność tylko za ryzyko wypłacalności importera.

Następnie w 1926 r. żyrowanie trat zastąpiono polisą ubezpieczeniową. Department gwarantował eksporterowi kredyt przy pewnych ściśle i jasno sprecyzowanych warunkach. Metoda ta w głównych zarysach obowiązuje jeszcze do dziś z tym, że w 1935 r. do zabezpieczenia od ryzyka wypłacalności dochodzi jeszcze zabezpieczenie od ryzyka transferu. Obok kontraktów uwzględniających kredyty krótkoterminowe, nie przekraczające 6 miesięcy, wprowadzono gwarancje kredytów długoterminowych, a to głównie dla ułatwienia transakcyj z Rosją na sumę 10 mil. Ł. W 1930 r. wprowadzono nową formę gwarancji „comprehensive guarantee", która zabezpieczyła eksporterowi wszystkie jego transakcje dokonane w ciągu roku. Od 1931 roku staje się aktualną sprawa ryzyka transferu, jednak dopiero od 1935 gwarancja kredytów eksportowych obejmuje również zabezpieczenie od ryzyka transferu. W związku z tym Department musi rozszerzyć swój serwis informacyjny, dotyczący już nie tylko wypłacalności indywidualnych dłużników, ale również sytuacji ekonomicznej i finansowej całego kraju importującego. Trudno stwierdzić w jakim stopniu krótkoterminowe zabezpieczenie kredytów eksportowych przyczyniło się do wzmożenia wywozu angielskiego, w wielu bowiem wypadkach wywóz doszedł do skutku i bez zabezpieczenia. Inaczej przedstawia się sprawa zabezpieczenia kredytów długoterminowych, tu bowiem zasadniczą rolę odgrywają momenty polityczne, a nie handlowe, jak to było z kredytami dla Rosji i ostatnio w 1938 r. dla Turcji.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 KWIETNIA DO 17 MAJA 1939 R.

BOLIWIA. W „El Diario" z dn. 14 III 39 ukazało się zarządzenie, na mocy którego od 1 IV 39 podatek od obrotu towarowego będzie pobierany tylko raz i to przez władze celne przy imporcie w wysokości 3% od sumy fakturowej.

BRAZYLIA. Począwszy od 1 IV 39 import ropy, gazoliny, smarów, benzyny i innych podobnych materiałów pędnych może być dokonany za uprzednim pozwoleniem, wydanym przez Conselho Nacional de Petroleo.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. Ogłoszony został zakaz przywozu mleka kondensowanego słodzonego i niesłodzonego na Jamajkę. Wyjątki dopuszczalne są na podstawie osobnych zezwoleń przywozu. Z dniem 17

III 39 podwyższone zostało cło na Cyprze z 5 na 6 £ od tony mąki. Cło na pszenicę podwyższono z 2 sh od cwt do 5 £ od tony.

BUŁGARIA. Departament celny Ministerstwa Finansów podaje do wiadomości, że artykuły ze szkła i porcelany, zapakowane luźno w wagonie, są clone jako towary luźne, o ile każda pojedyncza sztuka jest zawinięta w wełnę drzewną albo słomę i opakowana papierem. Wobec powyższego szklanki, klosze, filiżanki, serwisy itd. zapakowane w sposób wyżej opisany są clone wg ich wagi netto.

COSTA RICA. W „Gazecie Urzędowej" z 10 III 39 r. zostało ogłoszone zarządzenie, na mocy którego towary, pochodzące z krajów, z którymi bilans handlowy kształtuje się dla Costa Rica niekorzystnie w stopniu przekraczającym 50%, opłacają stawkę celną o 100% wyższą od przewidzianej w taryfie celnej. Należy zaznaczyć, że pewne artykuły są zwolnione od tej dodatkowej opłaty. Powyższe zarządzenie nie dotyczy towarów pochodzących z państw, z którymi Costa Rica zawarła umowy handlowe, jak również wyłączone są od tego transakcje kompensacyjne.

CZECHY I MORAWY. Z dniem 10 IV 39 ustalone zostały nowe dodatki do cła na następujące artykuły:

dla pszenicy	—	22 kor. od 100 kg brutto
dla jęczmienia	—	32 kor. od 100 kg brutto
dla żyta	—	25 kor. od 100 kg brutto
dla owsa	—	23 kor. od 100 kg brutto

Przy imporcie bydła i mięsa obowiązują następujące stawki:

woły	—	204 kor. od 100 kg brutto
buhaje	—	204 kor. od 100 kg brutto
krowy	—	178 kor. od 100 kg brutto
cielęta	—	167 kor. od 100 kg brutto
świeże mięso	—	408 kor. od 100 kg brutto

EIRE. (W. P. Irlandia). Dn. 18 IV 39 rząd wydał nowe zarządzenie ustalające nowe okresy i kontyngenty na niektóre towary: pończochy jedwabne i ze sztucznego jedwabiu.

W okresie od 1 VI do 30 XI 39 zostaje dopuszczona do importu ilość 240.000 par pończoch wykonanych całkowicie lub częściowo z jedwabiu lub ze sztucznego jedwabiu. Mydła, proszek mydlany: ilość dopuszczona do importu w okresie od 1 VI 39 do 31 V 1940 roku wynosi 2.8000 cwt. Świece: w okresie od 1 VI 39 r. do 21 V 40 ilość dopuszczona do importu wynosi 200 cwts.

EKWADOR. Rozporządzeniem z dn. 10 III 1939 r. zmieniono ustawodawstwo celne i taryfę celną Ekwadoru, wprowadzając następujące zmiany: W art. 1 rozporządzenia upoważniono Ministra Handlu do ułatwienia przywozu drzewa iglastego, w razie potrzeb gospodarstwa krajowego oraz zniesienia zakazu przywozu obuwia skórzanego, płótna żaglowego i gumy. Art. 2 przewiduje, że Min. Handlu może nałożyć 75-procentowy dodatek do cła na towary z państw, z którymi Ekwador ma bilans handlowy ujemny powyżej 30%. Za podstawę obliczeń brane będą dane roku 1938. W art. 3—6 jest mowa o postępowaniu celnym odnośnie przedmiotów, stanowiących własność korpusu dyplomatycznego; art. 7 przewiduje, że dla uzyskania stawek preferencyjnych celnych wymagane jest świadectwo pochodzenia. zalegalizowane przez Konsulat Ekwadoru; odnosi się to tylko do krajów, które z Ekwadorem zawarły układ handlowy (Polska nie ma układu), gdyż na towary z państw nie umownych nałożone jest cło generalne wyższe.

ESTONIA. Na mocy rozporządzenia Ministra Gospodarki z dn. 14 IV 39 import nawozów sztucznych: kainitu i pyłu kainitowego jest zwolniony od cła z tym, że towar nadejdzie w stanie nieopakowanym. Od towaru opakowanego władze celne pobierają opłatę w wys. 0.0025 Kr. od 1 kg brutto.

FRANCJA. Kontyngent globalny na import chmielu do Francji ustalony został do 31 VIII 39 w wys. 3.750 q.

W „Journal Officiel" z 16 IV 39 ukazało się zarządzenie, ustalające dodatkowy kontyngent na import cukru do Francji w wys. 15.000 t. Podziałem kontyngentu zajmie się „Comité technique des sucres blancs" w Paryżu.

W „Journal Officiel" z 16 IV 39 podano do wiadomości, że ustalona dnia 20 III 39 opłata kontyngentowa od cukru, obowiązująca do dn. 31 V 39 w wys. 28 frs. od 100 kg, została zmniejszona do 20 frs od 100 kg. Zniżka obejmuje cukier surowy i rafinowany.

Jak podaje francuski dziennik urzędowy z 22 IV 1939 import towarów do Francji obciążony został dodatkowo 1-procentowym podatkiem od wartości towaru po doliczeniu cła importowego i wszelkich innych opłat dodatkowych.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. Wniosek stałej Rady Francuskiej Zachodniej Afryki z dn. 23 XII 38 o wprowadzeniu taryfy generalnej obok dotychczas stosowanych ceł minimalnych, został przez rząd francuski zaakceptowany. Należy się liczyć z tym, że niebawem taryfa celna Franc. Afryki Zach. posiadać będzie stawki celne zróżniczkowane.

GRECJA. Międzynarodowa umowa o znakowaniu jaj w handlu międzynarodowym została ratyfikowana.

INDIE BRYTYJSKIE. Rząd postanowił zniżyć cło na chlorek magnezu do 12 anns od cwt. Dotychczasowa stawka celna wynosiła 1.5 rup. od cwt. względnie 25 % a. v.

INDIE HOLENDERSKIE. Począwszy od 9 V 39 obowiązuje dalszy 12-miesięczny okres licencjonowanego przywozu wyrobów ceramicznych i porcelany.

NOWA ZELANDIA. Kontrola importu została zaostrzona, mianowicie w II półroczu 1939 ograniczony będzie przywóz około 220 pozycyj taryfowych, przy czym nowe zarządzenia objęły: rowery, piwo, spirytus, papierosy, tytoń, linoleum, obuwie za wyjątkiem gumowego, kapelusze, artykuły mody, farby, instrumenty muzyczne, gramofony i radioaparaty.

STANY ZJEDNOCZONE. A. P. W dn. 22 IV 39 weszły w życie nowe cła wyrównawcze dla towarów niemieckich, przy czym wygasły zniżki celne z dawnego

traktatu czechosłowackiego. W mocy pozostały tylko te zniżki, które były jednocześnie zafiksowane w traktacie z Wielką Brytanią. Ze zniżek tych towary niemieckie nie będą korzystać.

TUNIS. W „Journal Officiel Tunisien“ z 11 IV 1939 ukazał się francuski dekret, na mocy którego import makuchów zwolniony został od cła.

TURCJA. Ministerstwo Ceł i Monopoli wydało okólnik, w którym przypomina, że podstawą oclenia może być tylko oryginał faktury. Jednocześnie urzędnicy celni zobowiązani są, w wypadku jeśli oryginału rachunku nie ma, towar rozpakować i obejrzeć. W okólniku tym zaznaczono, że dotychczas pobierana opłata specjalna jako kara za brak rachunku zostaje zniesiona.

W. BRYTANIA. Z ważnością od 14 IV 1939 podwyższone zostało cło na żelazocjanek potasu z 10% od wartości na 2 pensy od lb.

ARGENTYNA. Zarządzeniem argentyńskiego Ministra Skarbu z dnia 18 III 1939 zostały złagodzone przepisy dotyczące „uprzednich zezwoleń w wymianie“. Odnośny przepis ustala, że w wypadku o ile importer nie mógł uzyskać w odpowiednim momencie „uprzedniego zezwolenia“, Urząd Kontroli Dewiz jest upoważniony — o ile importer wniósł odpowiednią prośbę — do udzielenia odnośnych zezwoleń celem natychmiastowego dokonania odprawy celnej. W motywach zarządzenia wskazano, że postępowanie takie jest potrzebne z uwagi na zdarzające się wypadki załadowania towarów bez uprzedniego zawiadomienia importera o wysyłce, bądź też przesyłania większych ilości niż zostały zamówione. Jednocześnie zostało opublikowane zarządzenie argent. Ministra Skarbu z dnia 4 IV 39 postanawiające, że przekazy uskuteczniane przez Administrację Kolei Państwowych za zgodą Urzędu Kontroli Dewiz, przeznaczone dla nabycia materiałów kolejowych w ciągu bieżącego roku, będą likwidowane przez Bank Centralny Republiki Argentyńskiej po kursie specjalnym 16.— pesów za funt szterling. Jak wiadomo inne przekazy za towary importowane są uskuteczniane po kursach: oficjalnym 17—.pesów lub wolnym 20.27 pesów za funt szterling.

BELGIA. Ostatnio rozciągnięty został obowiązek oznaczania towaru nazwą kraju pochodzenia na: mapy, plany, nuty, pocztówki, widokówki, kalendarze, druki różnego rodzaju, obrazki, etykiety itp. Artykuły te przy przywozie do Belgii, oznaczone być muszą napisem: „imprimé en Pologne“.

BRYTYJSKIE POSIADŁOŚCI. Obniżone zostało cło (15 III 39) na Złotym Wybrzeżu na towary ze szkła oraz na artykuły mięsne, beef and pork, wet salted w naczyniach i beczkach z 15 na 10% od wartości cif.

W Nigerii dokonano zmiany ceł importowych (16 II 39). Główniejsze zmiany dotyczą: wód mineralnych, piwa, ale, porteru i win owocowych, odzieży, obuwia, pończoch i skarpetek, pereł sztucznych, rowerów i ich części, świec, zegarów, gwoździ i blachy, samochodów i motocykli, tkanin ze sztucznego jedwabiu, parasoli oraz towarów w taryfie osobno nie wymienionych (15% od wart. zamiast dotychcz. 10%).

EIRE. Rząd irlandzki obniżył z dniem 25 IV 1939 cło preferencyjne na towary angielskie i kanadyjskie o 50% odnośnie chusteczek lnianych i tkanin lnianych do użytku domowego. — Import cukru do Eire uzależniony jest od zezwoleń importowych w dalszym ciągu do 30 IV 40.

HOLANDIA. Z dniem 1 maja br. przedłużono okres kontyngentowania przywozu następujących towarów do Holandii:

	Okr. bazow.	Prz. auton.	Bież. okr. kont
Powrozy i sznurki	1931/32/33	40% wagi brutto	1 5 39 — 1 5 40
Chusteczki . . .	1930/31	50% ,, ,,	1 5 39 — 1 5 40
Przędza sztucznego jedwabiu . .	1933/34	40% ,, netto	1 5 39 — 1 5 40
Żarówki elektr. .	1936/37	50% sztuk	1 5 39 — 1 5 40
Superfosfaty . .	1 5 35—1 5 36	60% wagi brutto	1 5 39 — 1 9 39
Ścierki do podłogi	1 5 34—1 5 35	80% ,, ,,	1 5 39 — 1 9 39
Rury spawane .	1 1 35—1 7 35	50% ,, ,,	1 5 39 — 1 9 39
Rury bez szwu .	1934	60% ,, ,,	1 5 39 — 1 9 39
Szkło wodne . .	1934	60% ,, ,,	1 5 39 — 1 12 39

Warunki kontyngentowania powyższych towarów pozostają bez zmian.

KANADA. Z uwagi na ratyfikację umowy ze St. Zj. A. P. zniesiona została 3-procentowa opłata importowa od towarów tych krajów, które korzystają z taryfy pośredniej oraz z klauzuli największego uprzywilejowania. Polska również korzysta z tego udogodnienia.

KOLUMBIA. Państw. Instytut Eksportowy zwraca uwagę eksporterów zainteresowanych wywozem do Kolumbii, że Konsulat Generalny Kolumbii w Warszawie nie wystawia faktur ani żadnych innych dokumentów związanych z wysyłką towarów. W Konsulacie jedynie opłaca się tytułem legalizacji opłaty w formie znaczków stemplowych. Wysokość opłaty określona jest wartością w znaczkach stemplowych, kasowanych na tychże dokumentach.

ŁOTWA. Rada Żeglugowa Izby Przemysłowo-Handlowej radziła nad kwestią zwolnienia od cła importu niezbędnych części dla budujących się na Łotwie statków. Jednocześnie Rada wyraziła pogląd, że należałoby zwolnić od cła również niektóre artykuły, konieczne przy produkcji wodnych przyrządów sportowych.

MEKSYK. Zarządzeniem Min. Skarbu z dn. 21 II 39 r. dopuszczono do bezcłowego przywozu w okresie rocznym kartony tekturowe, które mają służyć jako opakowanie eksportowe dla meksykańskich produktów rybnych. Z dniem 15 III 39 do bezcłowego przywozu dopuszczone zostały flaszki do piwa, mające służyć do eksportu.

SYRIA I LIBAN. Zniesiono cło na maski gazowe i na sprzęt przeciwgazowy.

Począwszy od dnia 21 IV 39 skasowane zostało cło na okrąglaki z białego buku (Weisbuche) oraz na drzewo bukowe, obrobione. Cło na bibułkę papierosową ustalono w wysokości 35 piastrów od 1 kg netto (dotychczas 35% od wartości).

STANY ZJEDNOCZONE A. P. Z ważnością od 22 IV 39 straciły swą moc stawki celne umowne, obowiązujące dla towarów czechosłowackich na mocy umowy

handlowej amerykańsko - czeskiej. Utrzymały się jedynie te stawki, które Anglia zafiksowała w swej umowie handlowej z U. S. A.

TURCJA. W ostatnio zawartej umowie handlowej turecko-amerykańskiej Turcja obniżyła szereg swych stawek celnych na produkty amerykańskie. Zniżki obejmują następujące artykuły: skóry surowe, skógy obrobione, śliwki suszone, śliwki w puszkach, szparagi w puszkach, kauczuk, materiały budowlane plastyczne, pasy pędne, żelazo i stal w płytach i wstęgach, niektóre przyrządy żelazne domowe, filmy, aparaty radiowe, części radiowe, maszyny do szycia i do koronek, maszyny do pisania i do liczenia, maszyny rejestracyjne, aparaty chłodnicze elektryczne różnego rodzaju, samochody i ich części, ciężkie oleje mineralne, taśmy do maszyn do pisania, lakiery płynne, środki do tępienia szkodników oraz pasta do zębów.

UNIA POŁUDNIOWO-AFRYKAŃSKA. Przesyłki szynek, kiełbas, słoniny i smalcu wieprzowego zaopatrzone być muszą przy wysyłce do Unii Poł. Afrykańskiej, w świadectwo zdrowotności. Import wymienionych artykułów z krajów azjatyckich jest zakazany.

WIELKA BRYTANIA. Istnieje projekt wprowadzenia zwyżki cła na cukier różnego gatunku, melasę i zawierającą powyżej 70% cukru, na błony, płyty fotograficzne i filmy nie naświetlane i naświetlane i in.

WŁOCHY. Zmienione zostało cło odnośnie przędzy merceryzowanej, powielaczy, maszyn rotacyjnych, kas rejestracyjnych, lamp elektrycznych i ich części.

Podwyższony został bezcłowy kontyngent importowy na siemię lniane z 3.000 na 5.000 q rocznie (24 IV 39). — Z ważnością do końca br. dopuszczono do bezcłowego przywozu ryby świeże i mrożone,, gatunku skumbrii (makrele itp.), oraz 45.000 q calcium cyanamid (715b, 3 włosk. taryfy celn.) z ważnością do 30 VI 39.

WŁOSKA AFRYKA WSCHODNIA. Ogłoszona została nowa ustawa celna wraz z nową taryfą celną. Dotychczas obowiązywały w poszczególnych częściach Włoskiej Afryki Wschodniej odrębne taryfy celne, a na terytorium Abisynii była w mocy dawna taryfa etiopska. Obecnie uporządkowano i uzgodniono poszczególne zarządzenia i przepisy, wprowadzając w kolonii dwa obszary celne z odrębnymi taryfami: na północ i na południe od 5 równoleżnika półn. Podział ten motywowany jest odrębną strukturą gospodarczą obu obszarów.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Bliższe informacje w poniższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Bibułka papierosowa. Firma importowa w Kanadzie interesuje się importem z Polski bibułki papierosowej. E/9348/61/H.

Skóry surowe. Firma kanadyjska pragnie nawiązać kontakt z polskim eksporterem skór surowych. E/8937/30/H.

Różne. Firma importowa w Kanadzie interesuje się nawiązaniem kontaktu z polskimi eksporterami z zakresu różnych branż. E/8938/22/H.

Różne. Firma belgijska wyspecjalizowana w eksporcie do Konga interesuje się importem z Polski różnych artykułów mogących liczyć na zbyt w Kongu. E/5833/91/H.

Różne. Firma australijska korespondująca w języku polskim interesuje się importem z Polski następujących artykułów: koców, rękawiczek skórzanych, stożków do kapeluszy i nasion koniczyny. E/8858/3B/H.

Różne. Firma amerykańska (USA) z własnym aparatem dystrybucyjnym interesuje się importem z Polski nast. artykułów: szalików wełnianych, półwełnianych, ozdób choinkowych, koszyków, wyrobów drewnianych, szkła stołowego i pantofli. E/4876/22/H.

Różne. Firma agenturowa w Peru interesuje się importem z Polski nast. artyk.: konserw owocowych, rybnych, mięsnych, jarzynowych i sera. E/9709/22/H.

Różne. Firma w Syrii interesuje się importem z Polski wszelkich materiałów włókienniczych oraz drzewa. E/10713/22/H.

Skóry, obuwie i artykuły pomocnicze do przemysłu obuwniczego. Czeska firma agenturowa w Londynie pragnie zająć się importem z Polski obuwia, sprowadzanego dotychczas od fabryki czeskiej, skór wierzchnich i podeszwowych, kopyt, obcasów, tektury szewskiej, galanterii skórzanej, przyborów szewskich i różnych innych artykułów. P/11176/64/M.

Kurki z drzewa. Firma w Stanach Zjednoczonych A. P. interesuje się importem z Polski kurków z drzewa śliwkowego mających służyć do beczek z winem. 11206/40/C.

Fajki. Firma angielska interesuje się importem fajek z drzewa wiśniowego. 12005/40/C.

Przedstawicielstwo. Firma londyńska pragnie uzyskać przedstawicielstwo na rynki zamorskie firm polskich mogących eksportować różnego rodzaju wyroby żelazne i stalowe („hardware"). P/12007/44/ID.

Przedstawicielstwo. Firma londyńska pragnie objąć przedstawicielstwo na rynek angielski firm produkujących narzędzia rolnicze, jak np. małe traktory, kosiarki do trawy różnych wymiarów, rozpylacze i opylacze do drzew owocowych, małe pompy, kompresory, urządzenia nawadniające, urządzenia mleczarskie, narzędzia rolnicze ręczne, urządzenia do suszenia trawy,

maszyny do mycia jarzyn, urządzenia do elektrycznego ogrzewania inspektów, maszyny do sortowania owoców i jarzyn i inne. P/12002/45/ID.

Szkło laboratoryjne. Firma palestyńska interesuje się importem powyższego artykułu. P/11571/63/ID.

Szkło. Firma afrykańska interesuje się importem tanich wyrobów szklanych. P/1170/63/ID.

Maski gazowe. Firma z Hagi interesuje się importem masek gazowych. P/12153/62/3D.

Napoje wyskokowe. Firma w Antwerpii pragnie nawiązać kontakt z producentami powyższych wyrobów. P/12194/32/ID.

Nadmanganian potasu. Firma z Antwerpii interesuje się importem powyższego artykułu. P/12193/47/ID.

Szczotki. Firma agenturowa afrykańska pragnie nawiązać kontakt z producentami szczotek ryżowych do mycia podłóg itp. oraz szczotek do czyszczenia koni. P/8293/3B/ID.

Olej wazelinowy. Firma z Boliwii interesuje się importem oleju wazelinowego w beczkach, koloru białego — do picia. P/10642/3C/ID.

Różne. Hurtowa firma w Boliwii pragnie nawiązać kontakt z producentami: artykułów elektrycznych, taśm izolacyjnych, lamp i abażurów ornamentacyjnych oraz węży gumowych. P/12245/4T/ID.

Artykuły fotograficzne. Firma z Boliwii interesuje się nawiązaniem kontaktu z producentami papierów, filmów i chemikalij fotograficznych, oraz papieru kartonowego do nalepiania fotografij. P/12248/61/64/ID.

Esencje owocowe i olejki eteryczne. Firma szwedzka pragnie nawiązać kontakt z producentami powyższych artykułów. /12463/47/ID.

Przedstawicielstwo. Firma indyjska interesuje się usyskaniem przedstawicielstwa na maszyny przemysłowe, rolnicze, wyroby elektrotechniczne i inne. P/10644/45/ID.

Chemikalia. Chińska firma agenturowa interesuje się importem chemikalij, jak salmiaku, bieli cynkowej, litoponu, bakelitu, syntentycznych żywic, żelatyny i kleju. P/11990/3J/ID.

Artykuły reklamowe. Firma szwajcarska pragnie importować z Polski różnego rodzaju artykuły reklamowe, jak nożyki, ołówki wykręcane itd. 12313/4K/Sz.

Wyroby cukiernicze. Firma angielska poszukuje dostawców cukierków, czekolady oraz biszkoptów. 11319/60sz.

Kwiaty sztuczne. Firma w Capetown interesuje się importem kwiatów sztucznych, sztucznych biżuterii, pasków itp. artykułów konfekcyjnych. 11276/3B sz.

Siatki i tiule do włosów. Firma polska z siedzibą w Boliwii interesuje się importem z Polski artykułów fryzjerskich jak siatki do włosów i tiule. 10646/3C sz.

Paciorki drewniane. Firma amerykańska poszukuje dostawców drewnianych paciorków (na wzór czeskich). Wzory w Instytucie. 11213/64 sz.

Wianki ślubne. Firma angielska interesuje się importem z Polski wianków ślubnych z różnych materiałów. 11318/64 sz.

Dewocjonalia. Firma portugalska interesuje się importem z Polski dewocjonalij. 11180/59 sz.

Guziki niciane. Firma amerykańska poszukuje dostawców guzików nicianych. 11221/64 sz.

Paciorki bursztynowe. Firma angielska poszukuje dostawców paciorków bursztynowych oraz bursztynu w stanie surowym. 11706/59/sz.

Metalowe ozdoby itd. Firma angielska interesuje się zakupem galanterii (ozdoby metalowe do sukien, klipsy, guziki itd.) 11312/64 sz.

Tkaniny wełniane. Firma południowo-afrykańska poszukuje zastępstw polskich fabryk tkanin wełnianych. P/11701/46/M.

Różne. Firma w Syrii pragnie nawiązać kontakt z polskimi eksporterami artykułów sanitarnych oraz materiałów włókienniczych. E/10714/22/H.

Różne. Firma agenturowa w Palestynie interesuje się importem z Polski papieru i artykułów farmaceutycznych. E/10971/22/H.

Szkło, porcelana. Firma holenderska pragnie uzyskać przedstawicielstwo na szkło stołowe i oświetleniowe, naczynia porcelanowe i porcelanę techniczną. P/10514/4T/ID.

Przedstawicielstwo. Firma portugalska pragnie objąć przedstawicielstwo poważnej fabryki bieli cynkowej na Portugalię i ewentualnie na Hiszpanię P/10559/47/ID.

Kałamarze. Belgijska fabryka atramentu interesuje się importem kałamarzy. P/10541/63/ID.

Fajanse sanitarne. Firma angielska pragnie nawiązać kontakt z producentami powyższego artykułu. P/10537/65/ID.

Biel cynkowa. Firma angielska pragnie nawiązać kontakt z producentami powyższego artykułu. P/10535/47/ID.

Przedstawicielstwo. Firma z Beyrutu pragnie objąć przedstawicielstwo fabryki szkła. P/10711/63/ID.

Szkło laboratoryjne. Firma francuska interesuje się importem szkła laboratoryjnego boro - krzemowego. P/10783/63/ID.

Różne. Firma z Casablanca interesuje się importem następujących artykułów: cukru, wyrobów gumowych, żarówek. P/10434/3R/ID.

Fajanse i porcelana. Firma palestyńska nawiąże kontakt z producentami. P/10277/44/ID.

Przetarg. Egipskie Ministerstwo Finansów ogłosiło przetarg na dostawę substancyj światłoczułych (papiery) i chemikalij. Termin przetargu upływa z dn. 20 V 39. Warunki do przejrzenia w P. I. E. godz. 8—10. P/10722/44/47/ID.

Różne. Firma z Malai pragnie nawiązać kontakt z producentami soków i esencyj owocowych, tanich mydeł toaletowych oraz syntetycznych chemikalij mających zastosowanie w przemyśle perfumeryjnym. P/11400/47/ID.

Różne. Firma amerykańska interesuje się importem szklanych oczu dla zwierząt oraz termometrów ze skalą Fahrenheita wypełnionych alkoholem. P/11214/63/D.

Artykuły karnawałowe. Tanie artykuły karnawałowe mogłyby znaleźć zbyt w Holandii. 8911/61/sz.

Kwiaty sztuczne, pióra. Firma polska w Unii Afryki Połud. zakupi kwiaty i pióra do kapeluszy damskich. 6790/64/sz.

Zapinki do włosów. Firma amerykańska interesuje się zakupem zapinek do włosów. 9788/64/sz.

Zapinki do włosów i szpilki. Firma polska w Argentynie i Boliwii interesuje się zakupem zapinek i szpilek fryzjerskich. 10646/3C/sz.

Zabawki. Firma angielska interesuje się zakupem w Polsce zabawek drewnianych, materiałowych, blaszanych oraz wszelkiego rodzaju lalek. 10733/54/sz.

Galanteria drzewna. Figurki z drzewa poszukiwane przez firmę angielską. 10734/54/sz.

Kwiaty sztuczne. Firma angielska poszukuje dostawców kwiatów sztucznych. 10735/54/sz.

Pudełka papierowe. Pudełka do czekoladek i na puder poszukiwane są przez firmę angielską. 10735/54/sz.

Galanteria drzewna. Firma angielska poszukuje dostawców galanterii drzewnej. 9829/54/sz.

Guziki. Firma niemiecka poszukuje na eksport do Stanów Zjednoczonych źródeł zakupu guzików wszelkiego rodzaju jak również kwiatów sztucznych. 9447/64/sz.

Zabawki drewniane. Firma holenderska poszukuje dostawców zabawek drewnianych. 9596/4T/sz.

Wyroby bursztynowe i fajki. Firma londyńska interesuje się przyjęciem przedstawicielstwa na tabakierki, fajki, cygarniczki oraz wyroby bursztynowe.

Adres wskaże Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni, Referat Eksportowy. — Znak L. dz. 9255/Ł/Re/U.

SPRAWY PODATKOWE

ULGI INWESTYCYJNE PRZY TWORZENIU ZAPASÓW WĘGLA.

Minister Skarbu wydał dn. 19 IV 1939 r. (Dz. U. R. P. Nr 37/1939 poz. 247) rozporządzenie o ulgach inwestycyjnych przy tworzeniu zapasów węgla.

W myśl tego rozporządzenia osobom fizycznym i prawnym, prowadzącym prawidłowe księgi — które zawarły ze Skarbem Państwa umowy w sprawie utworzenia zapasów węgla w wyniku żądania właściwej władzy, przewidzianego w art. 35 ust. (1) rozporządzenia Prezydenta R. P. z dnia 24 X 1934 r. o rzeczowych świadczeniach wojennych, (Dz. U. R. P. Nr 95/1934 poz. 859), oraz w art. 30 ustawy z dnia 30 III 1939 r. o powszechnym obowiązku świadczeń rzeczowych (Dz. U. R. P. Nr 30/1939 poz. 200) — służy prawo potrącenia z dochodu podlegającego opodatkowaniu według działu I t. j. za wyjątkiem dochodów z uposażeń, ustawy o państwowym podatku dochodowym poniesionych w związku z wykonaniem tych umów kosztów: nabycia gruntów i przystosowania ich do przechowywania węgla, wzniesienia ogrodzeń oraz wykonania specjalnych urządzeń potrzebnych do magazynowania węgla.

POJĘCIE PRAWIDŁOWOŚCI KSIĄG HANDLOWYCH.

W wyroku z dnia 27 I 1939 r. L. Rej. 1490/36 Najwyższy Trybunał Administracyjny ustalił następujące zasady dotyczące pojęcia prawidłowości ksiąg handlowych:

1. Wymogiem prawidłowej rachunkowości kupieckiej jest, aby zdarzenia gospodarcze, które mają być przedmiotem wpisów do ksiąg, znalazły zupełne odbicie w treści tych zapisów, t. zn., żeby osnowa rachunkowa zapisów pokrywała treść faktyczną zdarzenia.

2. Księgowanie cen netto za towar sprzedany w trybie komisowym, a zatem po potrąceniu prowizji i kosztów, uchybia postulatowi zupełności wpisów.

3. Gotówka wpływająca lub otrzymany kredyt, bez względu na źródło podmiotowe, wymagają zapisu do ksiąg, chociażby obsługiwały przedsiębiorstwo jedynie przejściowo, na krótki czas.

4. Sam fakt nieksięgowania wpływów gotówkowych lub kredytowych, niezależnie od przyczyny nieksięgowania, uzasadnia wniosek o nieprawidłowości ksiąg.

PRZETARGI

PRZETARGI MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Ministerstwo Komunikacji, Biuro Dróg Wodnych ogłosiło w „Monitorze Polskim“ z dn. 27 kwietnia br. Nr 97 przetarg na wykonanie dwóch śluz betonowych na kanale żeglownym Warta - Gopło w miejscowości Gawrony.

Ministerstwo Komunikacji, Biuro Dróg Wodnych ogłosiło w „Monitorze Polskim“ z dn. 9 maja r. b. Nr 106 przetarg na dostawę i montaż 2 zasuw, 4 segmentów i 1 dźwigu dla zakładu wodnoelektrycznego w Czchowie na Dunajcu.

PRZETARGI DYR. OKRĘG. KOLEI PAŃSTW. W TORUNIU.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu ogłosiła przetargi nieograniczone na dostawę:

na dzień 21 kwietnia 1939 r. Przetarg Nr V-20/1/39.

1) Barwin olejnych wg PNK./Zo.-100 a mianowicie: biała na litoponie Nr 2 — 4000 kg; biała do napisów Nr 4 — 640 kg; jasno kremowa Nr 6 — 1600 kg; ciemno kremowa Nr 7 — 1240 kg; ciemno kremowa na litoponie Nr 8 — 1240 kg; ciemno szara na litoponie Nr 14 4000 kg; jasno brązowa Nr 16 — 2880 kg; ciemno brązowa Nr 17 — 1920 kg; pomarańczowa Nr 18 — 32 kg; czerwona Nr 20 — 960 kg; czerwona Nr 21 1280 kg; czerwona Nr 25 — 3200 kg; czerwona Nr 26 — 320 kg; oliwkowa Nr 30 — 2560 kg; oliwkowa Nr 31 — 2560 kg; seledynowa Nr 32 — 640 kg; seledynowa Nr 33 litoponie 640 kg.

2) Komplety gotowych farb i lakierów do całkowitego malowania wagonów osobowych systemem: „mokrym na mokre“ wg war. techn. M. K. Nr M. Z. XI/401/215 z 30 XI 35 r. — 82 kompl.

Gotowe farby winny być odporne na działanie 5% roztworu sody, poza tym pokost winien odpowiadać P. N. W. chem. 2.

na dzień 25 kwietnia 1939 r. Przetarg Nr V-20/2/39.

Klozety fajansowe wg rys. Z-4 sztuk 15; słupki fajansowe długie wg rys. 395 sztuk 15; umywalki ścienne proste wg rys. 395 sztuk 40.

Przetarg Nr V-20/3/39.

1) Emalii wg P. N K./Zo-101 a mianowicie: biała Nr 40 — 2600 kg; czarna Nr 59 — 1200 kg; jasno kremowa Nr 41 — 1800 kg; jasno kremowa na litoponie Nr 42 — 1920 kg; ciemno kremowa Nr 43 — 1440 kg; ciemno kremowa Nr 44 — 1440 kg; jasno brązowa Nr 46 800 kg; brązowa Nr 47 — 800 kg; kanarkowa Nr 45 — 800 kg; seledynowa Nr 53 — 640 kg;

2) lakier bezbarwny wg P. N. K./Zo-102 Nr 62 — 200 kg; 3) biel cynkowa wg PNW. chem. 12 — 1000 kg; 4) czerń kostna gat. I i II wg PNW. chem. 46 — 10000 kg; 5) czerwień żelazowa naturalna (minia żelazowa) wg PNW. chem. 20 — 2000 kg; 6) minia ołowiana wg PNW. chem. 17 1800 kg; 7) zieleń chromowa wg PNW. chem. 54 — 500 kg; 8) zieleń tyrolska wg wzoru — 400 kg; 9) lakier izolacyjny czarny schnący na powietrzu wg wzoru 50 kg; 10) werniks na żelazo wg wzoru — 33.000 kg; 11) ochra żelazowa (ugier) wg PNW. chem. 19 — 500 kg.

Dostawa partiami w czasie do 30 VI 1940 r. Przy materiałach oferowanych wg wzoru należy przed przetargiem przesłać po 2 wzory.

Oferty należy składać oddzielnie dla poszczególnych przetargów do godz. 11 wyżej wymienionych terminów do skrzynki znajdującej się w holu gmachu Dyrekcji lub też przesłać pocztą do Wydziału Zasobów DOKP. w Toruniu.

WEZWANIE PRZETARGOWE URZĘDU WOJEW. POMORSKIEGO.

Urząd Wojewódzki Pomorski w Toruniu zwrócił się o składanie ofert na urzędzenie schronu w budynku państwowym w Gdyni. Przetarg obejmuje roboty, które muszą być wykonane zgodnie z projektem, obliczeniami wentylacji, roboczymi rysunkami, ogólnymi warunkami budowy zatwierdzonymi przez b. Ministra Robót Publicznych z dnia 24 IV 1928 L. I-1067 uzupełnionymi rozporządzeniem Min. Robót Publ. z dnia 28 V 1929 L. I-1576 i z dnia 21 czerwca 1932 r. L. PB. 27/12/32, przepisami technicznymi oraz kosztorysem ofertowym.

Oferty winny być wrzucone do specjalnej skrzynki umieszczonej w Urzędzie Wojewódzkim Pomorskim w Toruniu w pokoju Nr 7 do dnia 20 maja 1939 r. godziny 10 lub też nadesłane pocztą w powyższym terminie do tegoż Urzędu.

WYDAWNICTWA FACHOWE

ROK 1938 W DZIEDZINIE MORSKIEJ

Jako odbitka artykułu, zamieszczonego w tygodniku „Polska Gospodarcza“, ukazała się ostatnio broszura pt. „Rok 1938 w dziedzinie morskiej“ pióra Dra St. Zb. Szyszkowskiego.

Treścią broszury tej są wszystkie osiągnięcia Polski w r. 1938 na poszczególnych odcinkach naszej pracy gospodarczo-morskiej.

Z uwagi na przejrzystość i usystematyzowanie omówionych zagadnień, praca dr. Szyszkowskiego jest bardzo pożytecznym wkładem do polskiej publicystyki morskiej.

POŻYTECZNA PRACA POLSKA Z ZAKRESU ICHTIOLOGII.

Ostatnio ukazała się książka pt. „Ryby morskie, częściej poławiane na Bałtyku i północnym Atlantyku“, napisana przez Dr. Michała Siedleckiego, profesora Uniwersytetu Jagiellońskiego w Krakowie. Praca ta składa się z czterech rozdziałów: stanowisko opisanych ryb w systematyce zoologicznej, opisy gatunków najczęściej poławianych, uzasadnienie przyjętego słownictwa i spis nazw ryb morskich pospolicie poławianych.

Z uwagi na brak literatury polskiej w zakresie rybołówstwa morskiego, dzieło profesora M. Siedleckiego przedstawia cenną wartość zarówno naukową, jak i praktyczną. W wymienionej książce zebrane i opublikowane zostały bowiem polskie terminy i określenia szeregu gatunków ryb, na które dotychczas nie mieliśmy nazw. Praca jest ilustrowana kilkuset rycinami ryb, obok których znajdują się ich opisy, czas i miejsce ukazywania się, co właśnie podnosi praktyczny charakter książki. Z uwagi na wartość. praca ta stanowi niezbędne vademecum dla każdego, związanego z handlem i przemysłem rybnym.

SARGENT A. J., Seaports and Hinterlands. — London 1938. S. 188.

Autor wychodzi z założenia, że kompletny obraz zagadnień ekonomicznych, związanych z morskimi szlakami handlowymi, uzyskać można tylko przez badanie obszarów ciążenia poszczególnych portów. W tym celu rozpatruje trzy główne porty Europy, pięć portów Ameryki Północnej i główne porty południowo-amerykańskie oraz ilustruje różnorodność warunków i typów tych portów, co ułatwia wyjaśnienie koncepcji „zaplecza portu morskiego", jego zasięgu i związków z innymi „zapleczami". W pracy swej autor posługuje się danymi statystycznymi obrotów portowych i przy ich pomocy stara się określić rozmiar zasięgu danego portu, a więc granicę i naturę jego zaplecza. Metoda ta pozwala autorowi na wyciągnięcie pewnych wniosków, równocześnie jednak wykazuje niemożliwość wyraźnego ustalenia granicy poszczególnych zapleczy często zachodzących na siebie.

Temat opracowany przez autora należy do bardzo nielicznych w literaturze morskiej, tak że pracę należy uznać za bardzo cenną dla studiujących ekonomię. transport, handel itd. Uzupełniają ją liczne diagramy, mapy i tablice czyniące zrozumialszym tekst; takimże ułatwieniem jest również obszerny indeks.

DER HAFEN HAMBURG

Ein Handbuch für Verlader, Herausgegeben von der Hamburger Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft Betriebsgesellschaft der Hamburger Hafenanlagen. Hamburg 1938. S. 213

Publikację tę wydano z okazji 50-lecia istnienia wolnego portu w Hamburgu. Pierwsze 50 stron poświęcono portowi w Hamburgu, przyczym informacje podano w formie barwnych ilustracyj z krótkimi objaśnieniami. Następny rozdział zawiera praktyczne informacje dotyczące załadunku, transportu w porcie, wymaganych formalności itd.

Ten sam praktyczny charakter posiadają dwa następne rozdziały, informujące o ruchu morskim w Hamburgu, o liniach regularnych tego portu, konferencjach morskich, armatorach, maklerach, spedytorach, konsulatach itd.

Druga część tej publikacji zawiera na przeszło 100 stronach słownictwo techniczne, używane w transporcie. Pożyteczna ta praca, niezwykle przydatna dla tych wszystkich, którzy z transportem mają do czynienia, podaje w alfabetycznym porządku terminologię w języku niemieckim i jej równoznaczniki w językach angielskim, francuskim i hiszpańskim.

SPRAWY KOMUNIKACYJNO-TARYFOWE

ODPRAWA POCZTY ZAMORSKIEJ ZA CZAS OD 15 V DO 7 VI 1939 R.

a) do Ameryki Północnej.

Data odprawy	Okrętem	Z portu	Ostateczny czas nadania przesyłek		Data przybycia okrętu do New York
				godz.	
15 V	Queen Mary	Cherbourg	15 V	22.15	22 V
18 V	Bremen	„	18 V	22.15	25 V
19 V	Normandie	le Havre	19 V	22.15	29 V
23 V	Batory	Gdynia	23 V	22.15	2 VI
25 V	Europa	Cherbourg	25 V	22.15	1 VI
29 V	Queen Mary	„	29 V	22.15	5 VI
30 V	Washington	le Havre	30 V	22.15	8 VI
31 V	Columbus	Cherbourg	31 V	22.15	9 VI
3 VI	Bremen	Bremenhaven	3 VI	22.15	12 VI
7 VI	Piłsudski	Gdynia	7 VI	22.15	17 VI

b) do Ameryki Południowej.

					do Rio de Janeiro
19 V	Oceania	Napoli	18 V	22.15	3 VI
25 V	Almanzora	Lisbonne	25 V	22 15	12 VI
29 V	Augustus	Genova	28 V	22.15	13 VI
4 VI	Massilia	Lisbonne	4 VI	22.15	19 VI
8 VI	Asturias	„	8 VI	22.15	24 VI

POŁĄCZENIE LOTNICZE GDYNIA—KOPENHAGA.

Dnia 15 maja br. podjęta została przez Polskie Linie Lotnicze „Lot" komunikacja na trasie Warszawa — Gdynia — Kopenhaga. Komunikacja odbywa się przy pomocy 16-osobowej maszyny „Douglas D. C. 2" codziennie. Czas przelotu z Warszawy do Kopenhagi wynosi 3 godziny, natomiast z Gdyni do Kopenhagi 2 godziny.

Cena biletu z Gdyni do Kopenhagi wynosi 150,— zł, powrotnego 270,— zł.

Jest to pierwsze połączenie lotnicze Polski z krajami skandynawskimi, posiadające dalsze dogodne połączenia z Oslo, Stockholmem, Amsterdamem, Rotterdamem, Brukselą, Paryżem i Londynem.

W czasie inauguracji nowej linii, odbyła się w Gdyni skromna uroczystość powitania pasażerów z pierwszego przelotu, wśród których znajdowali się m. in. poseł duński w Warszawie min. Shou, nacz. dyr duńskich linij lotn. Lydye, radca poselstwa R. P. w Kopenhadze — Friedrich, konsul R. P. — Gilewicz i dyr „Lotu" mjr Seifert. Na lotnisku gdyńskim gości witali przedstawiciele władz, wojskowości i życia gospodarczego z Komisarzem Rządu mgr. Sokołem, kmdr. Frankowskim oraz konsulem duńskim Byczkowskim na czele.

Kronika

SYTUACJA W NASZYM RYBOŁÓWSTWIE MORSKIM I HANDLU RYBNO-ŚLEDZIOWYM.

Dowozy dorszy, poławianych przez naszych rybaków na wodach Bornholmu, wyniosły w ciągu ubiegłych dwóch tygodni ogółem około 4.000 cetnarów i zostały zamrożone w Chłodni Rybnej gdyńskiego portu rybackiego, częściowo zaś przeznaczone na fabrykację filetów rybnych w kostkach jednokilogramowych. Po przeprowadzonej niedawno reglamentacji dowozów dorszy, dzienny ich przywóz wynosi 400 do 500 cetnarów. Z innych gatunków ryb dowieziono stosunkowo niewielkie ilości flader i łososi.

Wychodzące z Władysławowa na połowy ryb kutry, zaopatrywane są obecnie w lód, dowożony z portu rybackiego w Gdyni. Wpływa to dodatnio na usprawnienie pracy rybaków, gdyż poprzednio, przed udaniem się na połowy, zmuszeni byli oni zawijać po lód do Gdyni.

Na połowach dorszy przebywało przeciętnie 10 do 15 kutrów rybackich.

Zakończona kampania filetów rybnych przyniosła w wyniku około 50.000 kostek filetów z dorsza. W tym samym okresie czasu przerobiono również poważną ilość odpadków ryb w Fabryce Mączki i Olejów rybnych — na mączkę rybną.

W ostatnim okresie czasu przybył do portu rybackiego w Gdyni tylko jeden statek z transportem śledzi importowanych, a mianowicie m/s „Oksywie“, wyładowując z Hamburga 464/2 beczek matiesów angielskich.

Na połowach dalekomorskich znajduje się obecnie trawler rybacki „Eugeniusz“, poławiający na wodach islandzkich.

Na połowach dorszy przebywało przeciętnie 10—15 kutrów rybackich.

Z uwagi na brak szeregu asortymentów śledzi solonych, daje się u nas od pewnego czasu zauważyć dążność do zakupu przez importerów gdyńskich pewnych partyj śledzi ze składów konsygnacyjnych w portach obcych. Według opinii zainteresowanych kół kupieckich, podobne składy konsygnacyjne śledzi miałyby też dobre warunki rozwoju w porcie rybackim Gdyni, skąd dokonano zresztą już kilkakrotnie reeksportu tego towaru do pobliskich krajów, m. in. do Łotwy i Estonii. Dla tego celu konieczną byłaby jednak dalsza rozbudowa chłodni oraz magazynów śledziowych w Gdyni, posiadająca swe całkowite uzasadnienie.

Sytuacja w handlu rybno-śledziowym pozostaje bez zmian. Obroty śledziami solonymi prawie że ustały, również świeżymi rybami są minimalne. Jeśli chodzi o zapasy, brak wielu asortymentów śledzi, natomiast dość duże są zapasy magazynowanych w stanie zamrożonym ryb białych.

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI I INNYCH RYB MORSKICH.

W porcie rybackim w Gdyni płacono na początku ubiegłego tygodnia następujące ceny w złotych, franco wagon, port rybacki, za towar oclony:

Śledzie importowane

angielskie słabo solone

	Stornoway	Lerwick	
maties selected, large	125	120	za 2/2 b.

szkockie twardo solone

	Stornoway	Lerwick	
mattfulls	105 — 110	—	za 1/1 b.

jarmuckie	I trade	II trade
mattfulls	82 — 83	—
matties	83 — 84	71
small matties	74 — 75	66
holenderskie		
mattfulls	65 — 66	
matties	66 — 68	
small matties	66 — 68	

norweskie

	5/600	6/700	8/1000	10/1200	40/50	50/60	340/360	390/410
sloe r. 39	39 — 40		46 — 48					
r. 38	38							
vaar	35 — 36							
mleczaki								
sloe milchner	42 — 43							
vaar milchner	38 — 39							
krajane								
schneideheringe					100—105			
islandzkie maties							63 — 65	63

islandzkie

oryginalne maties	60 — 70

Śledzie mrożone - importowane

norweskie za 1 skrzynię ca 50 kg	22 — 23 —
angielskie za 1 skrzynię ca 100 kg	46 — 48 —

Ryby importowane

leszcze za 1 kg — 1,80 (importowano z Prus Wschodnich — Marienburg)

Ryby białe

Ryby — połowy własne za 50 kg

łupacze mrożone	23 — 25
dorsze mrożone, duże f. „Pomorze“ czyszczone, bez głów	23 — 25
dorsze mrożone średnie, duże czyszczone bez głów	15 — 20
dorsze świeże średnie, duże czyszczone	12 — 14
dorsze świeże średnie, duże, nieczyszczone	5,—
łososie świeże duże za 1 kg	6.—
łososie świeże małe za 1 kg	4,50
okonie, płocie certy za 1 kg	0,90
flądry za 1 kg	0,30 — 0,60

ORGANIZACJA IMPORTERÓW ŚLEDZI I INNYCH RYB MORSKICH W GDYNI.

W sobotę, dnia 13 maja 1939 roku, odbyło się w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, pod przewodnictwem Prezesa Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu p. T. March-

lewskiego, organizacyjne zebranie Sekcji importerów śledzi i innych ryb morskich.
Po zagajeniu posiedzenia przez p. Radcę Br. Kentzera, genezę wysiłków Związku Towarzystw Kupieckich w kierunku organizacyjnego ujęcia handlu w dziedzinie importu i eksportu przedstawił p. Dyrektor J. Grzywacz. Z kolei p. Prezes T. Marchlewski zobrazował zadania i cele tworzącej się organizacji, podając w obszernym referacie do wiadomości zebranych wyniki konferencji Związku Izb Przemysłowo-Handlowych w Warszawie, zgodnie z którymi punkt ciężkości w zakresie handlu importowego śledziami zostanie przeniesiony do Gdyni. Nawiązując do przemówienia p. Marchlewskiego, Dyrektor Izby Przemysłowo-Handlowej p. Mgr J. Kawczyński dał wyraz przychylnemu ustosunkowaniu się samorządu gospodarczego do każdej tego rodzaju inicjatywy, stanowiącej pomyślny przejaw w organizacji importu, zgodnie z postulatami odbytej niedawno Konferencji Importowej.

Na szerokie możliwości współpracy nowotworzącej się organizacji z Radą Interesantów Portu w Gdyni wskazał następnie Dyrektor Rady p. Dr Kasprowicz, podkreślając przychylne ustosunkowanie się gdyńskich sfer portowych do pierwszego tego rodzaju kupieckiego związku branżowego. Bardzo życzliwe stanowisko władz rybackich do wymienionej organizacji importerów śledzi podkreślił obecny na posiedzeniu Naczelnik Morskiego Urzędu Rybackiego p. Hryniewicki.

Referaty o handlu śledziowym oraz wypływające z nich wnioski przedstawili dyr Häusler i Dyr Żebrowski.

Po przedyskutowaniu i przyjęciu regulaminu Sekcji Importerów Śledzi, przystąpiono do wyboru zarządu, w skład którego weszli pp.: Dyr Häusler, Dyr Żebrowski i Dyr Tomulewicz. Komisję Rewizyjną stanowią pp.: Dyr Henryk Tetzlaff, Dyr F. Marchlewski i Dyr Zdrojewski.

Do organizacji importerów śledziowych wstąpiło kilkanaście poważnych przedsiębiorstw, zainteresowanych w imporcie śledzi i innych ryb morskich.

Związek Importerów Śledzi i innych ryb morskich poza momentem organizacji branżowej handlu importowego, ma także na celu unarodowienie handlu w tej branży w porcie gdyńskim.

LODÓWKI DO PRZETRZYMYWANIA RYB MROŻONYCH

Zbyt ryb mrożonych w okresie letnim natrafia na znaczne trudności, wskutek braku u odbiorców odpowiednich urządzeń pomocniczych, któreby chroniły produkty mrożone przed zbyt wczesnym odtajeniem. Ryby mrożone, produkowane w naszej zamrażalni w Gdyni odznaczają się wysoką jakością, która cierpi jednak bardzo znacznie przez zbyt wczesne odtajenie i przetrzymywanie produktu w stanie odtajonym bądź u kupców detalicznych, bądź u większych konsumentów, jak jadłodajnie itp. Z tego też powodu zostały przeprowadzone w ostatnim sezonie w Gdyni próby z dwoma typami lodówek doświadczalnych, zaprojektowanych przez Inż. St. Byszewskiego z Gdyni na życzenie Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Zastosowanie ich dało dodatnie wyniki przy przechowywaniu mrożonych filetów w powyższych lodówkach. Próby przeprowadzone zostały z użyciem lodu i dodaniem 15,6 i 3% soli, co przy temperaturze zewnętrznej +18° C. pozwoliło na otrzymanie temperatury poniżej 0° w ciągu 2 — 5 dni. Czasokres ten jest dla większych konsumentów ryb mrożonych całkowicie wystarczający dla przetrzymania produktu, to jest dla zabezpieczenia go przed odtajeniem od chwili wyjęcia z chłodni.

Plany konstrukcyjne powyższych lodówek, będą niezawodnie w najbliższym czasie udostępnione zainteresowanym stronom tym bardziej, że koszt zużytego do przechowania lodu i soli jest bardzo niewielki i wynosi ca 60 gr na dobę.

PRZECHOWYWANIE ŻYWYCH RYB W CHŁODNI ŁÓDZKIEJ.

Chłodnia i Składy Portowe w Gdyni uruchomiły swego czasu chłodnię dla ogólnego użytku i rozmaitych artykułów w Łodzi.

Niedawno temu w chłodni tej ukończona została budowa specjalnych zbiorników dla przechowywania żywych ryb.

Zbiorniki te zostały wykonane według najnowszych wymagań techniki. Baseny zaopatrzone są w instalacje, umożliwiające stały dopływ świeżej wody oraz w sprężarki powietrzne do dopływu potrzebnej ilości powietrza. Baseny są tak umieszczone, że przeładunek ryb żywych do zbiornika może odbywać się bezpośrednio z wagonu specjalnymi kanałami.

Budowa tych zbiorników ma specjalne ważne znaczenie dla regulacji podaży na tamtejszym rynku, tym bardziej, że miasto Łódź, które jest bardzo dużym konsumentem ryb, korzysta z ich dowozu z najdalszych okolic Polski.

Należy przypuszczać, że za przykładem Łodzi pójdą inne większe miasta Polski, które przez budowę urządzeń dla przechowywania świeżych ryb — przyczynią się niewątpliwie do wzmożenia konsumcji ryb w ogólności.

Kronika zagraniczna

NORWEGIA — KRAJ ROLNICZO - RYBACKI

Norwegia posiada około 2.800 tys. mieszkańców, z czego około 850 tys. utrzymuje się z rolnictwa, 750 tys. z przemysłu, 560 tys. z handlu, żeglugi i przedsiębiorstw transportowych, a około 200 tys. z rybołówstwa, oraz związanych z nim dziedzin. W roku 1938 było zatrudnionych około 116 tys. rybaków. Import Norwegii w roku 1935 wyniósł 820.800.000,— kr., eksport zaś 605.100.000,— kr. wynikałoby z tego, że bilans jest ujemny. Jednak do wartości importu

należy wliczyć dochód z żeglugi (frachty), które przynoszą brutto około 400 milj. kr. oraz dochód z połowów wielorybów w okolicach arktycznych i psów morskich (fok) z okolic bieguna północnego — około 50 milj. kr. Po dodaniu tych ostatnich cyfr widzimy, że bilans Norwegii jest wybitnie aktywny.

Rybołówstwo jest jedną z najważniejszych dziedzin gospodarczych w Norwegii, przy czym dochody roczne sięgają przeciętnie, choć nierównomiernie, kwoty około 200 milionów kr. Procentowo wyraża się to w stosunku do eksportu z roku 1935 około 30%. Widzimy z tego, że mało stosunkowo zaludniona Norwegia, łowi prawie tyle ryb, co Wielka Brytania lub Japonia, która jest o wiele więcej zaludniona.

Eksport ryb i przetworów rybnych jak mączki, tranu i konserw rybnych w roku 1938 wyniósł 725.000 ton. Z cyfry tej widzimy, że rybołówstwo norweskie ma znaczenie międzynarodowe, a Norwegia jest poważnym dostawcą artykułów żywnościowych dla wielu krajów. Nieocenioną rolę dla krajów tropikalnych odgrywa tutaj produkcja ryby suszonej zw. „klippfisk" i „stockfisk". N. p. do Afryki Zachodniej idzie ich rocznie od 14.000 — 16.000 ton, jednak w przeważnej części eksportuje się do Włoch, Hiszpanii, Francji, Belgii, Ameryki itd. Rocznie na produkcję ryby suszonej przeznacza się około 50 milionów sztuk dorszy, z których równocześnie otrzymuje się w olbrzymich ilościach ikrę. Do Francji, Hiszpanii i Italii idzie tego towaru około 10.000 ton rocznie, co przeznaczone jest głównie na przynętę dla połowów sardynek.

Norwegia ze względu na swe położenie geograficzne oraz obfitość ryb w dobrze chronionych przez naturę fiordach, stanowi niejako pewny rezerwuar na wypadek wojny poza ich granicami. Stan norweskiej floty rybackiej z roku 1936 wynosił ogółem 24.233 jednostek. Z liczby tej na statki parowe przypada 343, motorowe z pokładem 11.360, motorowe bez pokładu 9.506 oraz na łodzie wiosłowe 3.024. Jeżeli mowa o statkach parowych, to są one używane przeważnie jako trawlery do połowu białej ryby na dalszych wodach oraz do połowów śledzi sieciami pławnicowymi. Ponadto używa się ich do połowu fok, przybrzeżnego wielorybnictwa, oraz transportowania towarów. Głównymi bazami portowymi dla tych statków są miejscowości Aalesund, Haugesund i Stavanger. Reszta taboru rybackiego jest przeznaczona dla połowów śledzi, bryslingów i białej ryby. Większe kutry o długości przeciętnie 24 m. udają się również na połowy śledzi islandzkich. W tych połowach bierze udział około 200 statków.

Wartość taboru rybackiego oblicza się na 120 milionów kr. nor., przyrządów połowowych (sieci, haczyków i t. p.) na 35 milionów kr., inwestycje przemysłowo-handlowe, jak magazyny, chłodnie, zamrażalnie, fabryki konserw, mączki rybnej, tranu, wędzarnie, solarnie oraz domy handlowe na 96 milionów kr., inwestycje przeładunkowe (porty, windy i t. p.) na 10 milionów kr. Razem więc przedstawia to łączną wartość około 261 milionów kr., przy czym nie uwzględniono tutaj wielorybnictwa.

NIEMIECKA WYSTAWA RYBACKA W HAMBURGU

Rybołówstwo niemieckie ma w chwili obecnej trzy zadania do spełnienia. Ma 1) uzupełnić luki w niewystarczającej produkcji artykułów spożywczych i tłuszczów, 2) polepszyć rynek zbytu przez zwiększenie jakości produkcji i regulację cen, 3) uniezależnić Niemcy od zbędnego importu ryb i surowców z zagranicy. W związku z wspomnianymi ogólnopaństwowymi zadaniami, interesować się muszą tymi problemami nie tylko producenci - rybacy, lecz także przemysł rybny, hurtownicy, detaliści, oraz przewoźnicy - transportowcy.

W tej właśnie intencji otwarto niedawno w Hamburgu wystawę pod hasłem „Dobrodziejstwa Morza" — „Seegen des Meeres", która trwać będzie przez przeciąg maja 1939 r.

Według relacji czasopisma „Hansa" pokazano na niej wyniki, osiągnięte przy realizacji planu czteroletniego w zakresie gospodarki rybno - śledziowej, a więc zagadnień, które dotyczą zwiększenia się produkcji, nowych metod przetwórczych, opakowań towaru, ulepszonych metod pracy przy ekspedycji, przesyłce i sprzedaży towarów rybnych, wszystko oczywiście pod hasłem wzmożenia spożycia ryb.

Eksponaty ułożono według porządku, w jakim następuje obróbka ryb morskich. Pierwszą salę poświęcono przeglądowi niemieckiej floty rybackiej, jej rozwojowi i wynikom. Przedstawione więc zostały modele nowoczesnych statków rybackich przede wszystkim do połowów dalekomorskich, które stanowią obecnie ca 78% wszystkich połowów, gdy na połowy przybrzeżne przypada, jak pokazują cyfry, 15% (18), a na połowy ciągnione tylko 7% (16). Wartość połowów, jak wskazują podane cyfry, wzrosła imponująco, choć nie w tak szybkim tempie jak flota, a mianowicie z 46 milionów RM. w roku 1913 na 60.2 w 1933, a w okresie od 1934 do 1938 odpowiednio 71.6, 83.7, 105.8, 102.9 i 103.8 milionów RM.

Osobną salę poświęcono połowom wielorybów, w których brało ostatnio udział 7 statków-fabryk i 56 statków pomocniczych. Połowy te przyniosły w wyniku 95.000 t. tranu, czyli 40% spożycia Niemiec a 20% produkcji światowej. Obok tego pokazywano sposoby wyzyskania odpadków wielorybich na mączkę rybną, mięso wielorybie, łatwo konserwujące się, szczeciny, służącej do produkcji sztucznych jelit i włókna gruczołów, zużytkowanych w przemyśle farmaceutycznym.

Dalsze sale pokazują widzowi ulepszone sposoby dokonywania połowów. Poza tym dużo miejsca poświęcono pokazom nowoczesnej techniki w zakresie przemysłu rybnego, jak i techniki transportu oraz wyposażenia statków rybackich.

W związku z tym pokazano na wystawie moc przeróżnych urządzeń chłodniczych oraz różnorodnych przyrządów pomocniczych, stojących do dyspozycji nowoczesnego rybołówstwa. Zwłaszcza chłodnictwu poświęcono dużo miejsca. Pokazano wreszcie wyniki ścisłej współpracy wiedzy z praktyką. Owocem jej są ulepszenia w budowie statków, przyrządów pomocniczych, urządzeń zabezpieczających i zastępujących częściowo pracę ludzką tam, gdzie jest ona najcięższą.

Przedstawiono również sposoby zużytkowania najważniejszego produktu, otrzymywanego z ryby, a mianowicie białka rybnego. Stanowi ono jeden z najlepszych środków odżywczych, a ponadto jest podstawowym surowcem przy obróbce skór i tekstyliów, znajduje również zastosowanie w artykułach chemicznych, farmaceutycznych i kosmetycznych.

POŁOWY MORSKIE ŁOTWY W 1938 ROKU.

Rybacy łotewscy złowili w ciągu 1938 roku przy brzegach łotewskich 13.933 t. rozmaitych ryb, przeważnie dorszy i śledzików. Ilość ta niewiele przewyższa połowy w latach poprzednich, niemniej dzięki dobrym cenom, wywołanym przez uregulowanie rynku zbytu, dochody rybaków były dość znaczne. Obracały się one w kwocie około 3,6 milionów Łatów. Zawdzięczać to należy uregulowaniu rynku wewnętrznego przez spółdzielnie rybackie i przez zwiększenie możliwości eksportowych.

SEZON WIELORYBNICTWA 1938/39 I JEGO WYNIKI.

Sezon wielorybniczy 1938/39 na morzach arktycznych został już ukończony. W ekspedycji norweskiej brało udział 21 statków — fabryk, których nazwy są następujące: Thorshammer, Ole Wegger, Solglimt, Kosmos, Kosmos II, Pelagos, Sir James Clark Ross, N. T. Nielsen Alonso, Lancing, Sudery, Ulysses, Vestfold, Terje Viken, Hektoria, Svend Foyn, Salvestria, New Sevilla, Sourabaya, Southern Empress, Southern Princess i Tafelberg.

Całkowita produkcja tych ekspedycyj wyniosła 1.640.000 beczek tranu. Wspomniane wyżej statki za wyjątkiem s/s „Kosmos“ były czynne z sezonie 1937/38 i wyprodukowały 660.000 beczek więcej, co stanowi różnicę około 30% na niekorzyść sezonu 1938/39.

Połowy wielorybów uprawiały równie Niemcy i Japonia, przy czym praca japońskiej ekspedycji wyraża się w ilości 447.834 wyprodukowanych beczek tranu, niemieckiej w ilości 562.166 beczek. Razem produkcję tranu w okolicach Antarktyku obliczają na 2.630.000 beczek o wartości około 100.000.000 złotych.

Kronika

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu uruchomiło ostatnio autonomiczne kontyngenty na kawę i herbatę. Umożliwi to usunięcie braków w imporcie, które ostatnio powstały, spowodowane brakiem promes na transakcje wiązane. Uruchomione kontyngenty autonomicznie działać będą zastępczo, regulując import kawy i herbaty do czasu uzgodnienia i ogłoszenia instrukcji o transakcjach wiązanych. Wynika z tego, że system transakcyj wiązanych nie będzie zlikwidowany. Import herbaty umożliwi pokrycie zapotrzebowania rynkowego, umożliwiając jednocześnie kształtowanie się cen bez zmiany w tym sensie, że nie należy przewidywać zwyżki cen. Podobnie rzecz ma się z kawą.

Jak z powyższego wynika, dokonane ostatnio przydziały, a zapowiedziane przez nas w ostatnim numerze , tylko częściowo zmieniły sytuację. Dla stworzenia lepszych warunków dla handlu importowego artykułów kolonialnych konieczne jest uruchomienie kontyngentów, odpowiadających potrzebom rynku.

Obecna sytuacja polityczna wpłynęła ujemnie na zakup towaru za granicą. Na rynku wewnętrznym odczuwa się to również w ostrożności zawierania transakcyj tak z jednej jak i z drugiej strony.

Kawa.

Ze względu na brak na rynku kaw brazylijskich — ceny podane niżej mają jedynie orientacyjny charakter. Widoczna jest zniżka cen kaw wyższych gatunków.

1 kg kawy oclonej loco magazyn importera notowano: Rio VII — 3,45, Victoria V — 3.50 do 3.60 zł, Santos — 4.20—4.45 zł. Maragogype — 5.40—5.80 zł. Tanganyika — 4.90—5.25 zł. Capitania 3,60—3,70 zł.

Herbata.

W przeciwieństwie do poprzedniego okresu, w którym herbaty wyższych gatunków zwyżkowały, obecnie na skutek podziału większych ilości, jak już wyżej pisaliśmy, ceny zniżkowały i to w dość znacznym stopniu. Sumatry nie ma w dalszym ciągu na rynku, a to z powodu braku nowych kompensat. Cena tym samym zwyżkowała.

Ostatnie notowania: 1 kg herbaty oclonej loco magazyn importera: Sumatra ca 14.— do 14,50 zł, Cejlon pospolity 14—14,50 zł Cejlon średni 14,50—15,— zł, Cejlon specjalny notowano już od 16 zł wzwyż, Darjeeling 15—16 zł.

Korzenie.

W korzeniach nie notowano poważniejszych transakcyj, a to ze względu na to, że skończył się już ich sezon. Pozostały jeszcze w magazynach portowych nieznaczne stare zapasy cynamonu i te pokrywają obecnie potrzeby rynku. Ceny pieprzu wykazały tendencję zniżkową.

Notowano ceny: 1 kg pieprzu czarnego loco magazyn importera ca 3,40 zł, piment ca 6,40 zł, cynamon Lignea ca 3,80 zł, Cassia Vera ca 6,40 zł.

Należy jeszcze zaznaczyć, że na skutek strajku na Jamajce nie można było ostatnio dokonać zakupu pimentu.

Owoce suszone.

Jak w ubiegłym okresie sprawozdawczym brak nadal śliwek kalifornijskich suszonych. Artykuł ten, jako cieszący się zawsze dużym zainteresowaniem był i jest zawsze poszukiwany na rynku.

Brak śliwek kalifornijskich wpływa dodatnio na popyt śliwek bośniackich. Ceny tych ostatnich utrzymują się na tym samym poziomie, tj. 80-tki w skrzynkach sprzedawane są po 1,60 zł, 90-tki — 1,40 zł, 100-tki — 1,25 zł.

Wydatnej zniżce uległy daktyle francuskie, których cena kształtuje się ca 15.— zł za skrzynkę. Pestek morelowych słodkich brak zupełnie na rynku. Gorzkie sprzedawane są po 5,60 — 5,70 zł za 1 kg.

Ceny innych owoców suszonych bez zmian.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły w dn. 2 maja br. aukcję, na której wystawiły:

1210 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 910 skrz. w cenie 0,90—1,35 zł 1 kg
2387 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 2387 kl. w cenie 1,28—1,42 zł 1 kg
493 skrzyń grapefruitów palest. — sprzedano: 235 skrz. w cenie 0.85—0,95 zł 1 kg
500 skrzyń jabłek argentyńskich — wycofano
80 skrzyń sułtanek greckich — wycofano
200 skrzyń fig tureckich — wycofano
22 worków orzechów tureckich — wycofano.

na aukcji dnia 5 maja wystawiono:

492 skrzyń jabłek argentyńskich — sprzedano: 492 skrz. w cenie 40,50—42,50 zł 1 skrzynia ca 24 kg
900 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 500 skrzyń w cenie 31—31,50 1 skrz.
75 skrzyń grapefruitów palest. — sprzedano: 75 skrz. w cenie 0,83 zł 1 kg
153 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 153 skrz. w cenie 0,72 zł 1 kg
5 worków migdałów włoskich — sprzedano: 1 w. w cenie 6,80 zł 1 kg

na aukcji w dniu 9 maja wystawiono:

1300 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 1300 skrz. w cenie 0,81—1,34 zł 1 kg
193 skrzyń grapefruitów palest. — sprzedano: 193 skrz. w cenie 0,85—0,92 zł 1 kg
880 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 445 skrzyń w cenie 22—26 zł 1 skrz.
800 skrzyń sułtanek greckich — sprzedano 800 skrzyń w cenie 1,50 zł 1 kg

200 worków rodzynek Eleme — sprzedano 200 worków w cenie 1,30 zł 1 kg
2244 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 2244 kl. w cenie 1,32—1,38 zł 1 kg
na aukcji dnia 12 maja wystawiono:
1200 skrzyń pomarańcz palest. — wycofano
1393 skrzyń cytryn włoskich — wycofano
60 skrzyń grapefruitów palest. — sprzedano: 60 skrz. w cenie 0,85—0,86 zł 1 kg
63 worków jąder orzechów tureckich — wycofano
7 worków migdałów włoskich — wycofano
400 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 400 kl. w cenie 1,30 zł 1 kg.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły aukcję w dniu 2 maja wystawiając:
3216 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 3216 kl. w cenie 1,35—1,40 zł 1 kg
2989 skrzyń pomarańcz palestyńsk. — sprzedano: 1050 skrz. w cenie 0,95—1,40 zł 1 kg
255 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 255 skrzyń w cenie 26,50—27 zł 1 skrz.
962 skrzyń sułtanek greckich — sprzedano: 962 skrzyń w cenie 1,80 zł 1 kg
100 skrzyń grapefruitów palest. — wycofano
na aukcji w dniu 4 maja wystawiono:
3871 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 3571 skrz. w cenie 0,75—1,35 zł 1 kg
5300 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 5300 kl. w cenie 1,23—1,40 zł 1 kg
944 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 944 skrzyń w cenie 23—30,50 zł 1 skrz.
100 skrzyń grapefruitów palest. — wycofano.
Na aukcję w dniu 10 maja oddano:
938 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 938 skrzyń w cenie 25—32 zł 1 skrz.
2149 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 2149 skrz. w cenie 0,70—1,32 zł 1 kg
300 skrz. grapefruitów palest. — sprzedano: 200 skrz. w cenie 28 zł 1 skrz.
500 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 500 kl. w cenie 1,45 zł 1 kg.
Na aukcji dnia 11 maja wystawiono:
2172 skrzyń pomarańcz palest. — sprzedano: 2172 skrz. w cenie 1,30—1,36 zł 1 kg
800 worków koryntek greckich — sprzedano: 800 w. w cenie 1,02 zł 1 kg
950 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 450 skrzyń w cenie 26—30,10 zł 1 skrz.

WEWNĘTRZNY RYNEK HURTOWY OWOCÓW.

Skończył się już sezon pomarańcz palestyńskich starych zbiorów. Znajdujące się jeszcze w magazynach zapasy sprzedawane są po bardzo niskich cenach, o dużej jednak rozpiętości, a to zależnie od stanu i ilości zepsucia. Nadchodzące w znacznych ilościach pomarańcze Valencia uzyskują cenę zależnie od zapotrzebowania rynkowego, które w obecnej chwili jest małe i w następstwie ceny są niskie ca 1.28—1.30 zł.

Górskie pomarańcze włoskie t. zw. Oval sprzedawane są przy słabym zainteresowaniu po 1.35 zł.

Cytryny włoskie w poważnym stopniu zepsute sprzedawane są przeważnie ze stratą, która dochodzi do 10 zł na skrzyni.

Nadeszłe jabłka argentyńskie w ilości ca 1.300 skrzyń sprzedawane były po 45 zł skrzynia. Towar nadszedł w bardzo dobrym stanie i cieszył się średnim zainteresowaniem. Obecnie daje się odczuwać już jego brak na rynku.

Pierwsze pomidory holenderskie nadeszły w małych ilościach. Uzyskały wprawdzie wysoką cenę ca 30 zł za 5 kg klatkę, zainteresowania jednak większego tym artykułem nie notowano.

Sytuacja polityczna jak wynika z powyższego, odbija się równie silnie na handlu owocowym.

ZAPASY OWOCÓW POŁUDNIOWYCH W MAGAZYNACH PORTOWYCH.

W magazynach portowych portu gdyńskiego zanotowano w ostatnim okresie czasu następujące ilości owoców południowych:

	30 IV 39	10 V 39
pomarańcze palest.	94.906 skrz.	98.662 skrz.
pomarańcze włoskie	23.436 skrz.	23.602 klt.
cytryny	38.897 skrz.	35.511 skrz.
grapefruity	10.539 skrz.	10.995 skrz.

Jak z powyższego zestawienia wynika, zapasy prawie wszystkich gatunków owoców południowych pozostały bez zmian, a pomarańczy palestyńskich nawet nieco wzrosły.

PLANY PRZECHOWALNI OWOCOWYCH NA 10—12 TON.

Opracowane dotychczas przez Komitet Chłodnictwa plany robocze przechowalni na 25 i 100 ton owoców różnych typów nie rozwiązały jeszcze całkowicie sprawy przechowalnictwa owocowego. Liczne zapytania, kierowane do Biura Komitetu z różnych części Polski wskazywały na konieczność opracowania planów przechowalni mniejszych typów, umożliwiających małym rolnikom przechowywanie sezonowych nadwyżek owoców.

Wobec powyższego rzeczoznawca Komitetu dr inż. Fr. Piaścik zajął się opracowaniem planów przechowalni na 10—12 ton owoców pod chłopskimi budynkami mieszkalnymi.

Plany te udostępnione zostaną zainteresowanym już w połowie maja rb.

Kronika zagraniczna

MIĘDZYNARODOWY RYNEK PRODUKCJI I HANDLU KAWĄ ORAZ HERBATĄ.

Brazylia:

Rynek słaby z powodu sytuacji europejskiej i zapasów w poszczególnych portach. — Miejscowe ceny stałe. Mało aktywności w sprzedażach na późniejsze ładowanie, które wynosi ca 50.000 worków tygodniowo.

	1939	1938
Zapasy światowe uwidocznione 1 kwietnia	7.757.379	7.340.278
Zapasy Stanów Zjednoczonych 1 kwietnia	1.446.379	1.343.278
Zapasy w Europie, 1 kwietnia	3.029.000	2.740.000
Eksport Kolumbii w ciągu 9 mies.	3.013.490	3.108.106
Eksport Brazylii w ciągu 9 mies.	12.407.000	10.542.000

W r. 1938 Niemcy importowały 3.291.140 worków, czyli 11% lub 326.690 worków więcej,

aniżeli w roku 1937. W tym Brazylia miała około 30 do 46% udziału. Kolumbia zaś 17%. Import do Włoch w roku 1938 wyniósł 384.303 worków (614.823 w. w r. 1937).

Notowania nowojorskie kaw w USA centach:

	Kwiecień 5	Marzec 16
Brazylia		
Santos 4 C&F	6,30—6,80	6,70—6,80
Rio 7/8 C&F	4,55	4,50—4,60
Jawa Robusta washed C&F	5,75	6,00
Maracaibo:		
Trujillo	6,—	6,00
Cucuta washed	12,75—13,00	11,75—12,00
La Guayra:		
Caracas washed	11,00	11,00
Puerto Cabello washed	10,25	10,25
Colombia:		
Bogota good washed	10.25—10,5	11,25
Manizales Excelso	10,5 —10,5/8	10,7/8
Medellin Excelso	11,25	11,25
Guatemala good washed	9,3/8	9,25
San Salvador washed firsts	10,00	10,00
Mexico:		
Cordoba washed	9,5 —10,00	9,5 —10
Tapachula	8,75— 9,25	8,75
Coatepec	11,25	10,75

Herbata:

Biuro herbaciane w Stanach Zjednoczonych chce w obecnym lecie przeprowadzić jeszcze silniejszą propagandę dla mrożonej herbaty. Koszty jej wyniosą około 250.000 dolarów. Kampanię rozpocznie się w południowej części kraju, gdzie gorączki zjawiają się już w maju, przechodząc w czerwcu do środkowej części kraju i kończąc w północnej części w lipcu. Propaganda będzie przeprowadzona za pomocą afiszy, gazet i dodatków do towarów zakupionych. W każdym mieście powyżej 85.000 mieszkańców będzie rozpowszechnianych 2.300 afiszy, z czego 40% będzie oświetlonych. Specjalny nacisk będzie kładziony na reklamę w tak znanych czasopismach jak „Saturday Evening Post", „Life", etc.

Rosja Sowiecka: Na plantacjach herbacianych zebrano 26.370 t. herbaty z rejonu wielk. 4.300.000 akrów. W roku 1913 produkcja wynosiła tylko 191 ton.

Cejlon: Eksport herbaty w eksporcie różnych produktów stanowił 63.4%.

Rynki zbytu herbaty cejlońskiej w milionach lb:

	1938	1937	1936
Anglia	166,34	144,93	145,38
Australia	13,03	12,49	12,87
Kanada	9,63	9,26	11,09
Afryka Południowa	10,47	10,41	10,21
Egipt	3,41	2,53	3,00
Irak	—,74	—,78	1,01
U. S. A.	12,74	12,93	12,40
Inne kraje	8,86	9,45	9,90
Nowa Zelandia	9,57	9,98	10,94
Francja	—,95	—,97	1,35
	235,74	213,73	218,15

A. Wiatrak.

„BERGTRANS"

TOWARZYSTWO ŻEGLUGOWE

Sp. z o. o.	S. A.
GDYNIA	**GDAŃSK**
ul. Portowa 15 Tel. nr 39-21	Langermarkt 3 Telefon 225-41

Agenci Lloydu
Maklerstwo
Spedycja
Bunkrowanie
Agenci awaryjni
Stauerka
Frachtowanie statków

Regularne linie okrętowe z Gdyni i Gdańska do:

portów bałtyckich, Szwecji, Norwegii, Holandii, Belgii, Francji, Portugalii, Hiszpanii, Italii,

portów Lewantu, portów Morza Czarnego, Marokka, portów Gulfu, Meksykańskiego, Ameryki Południowej, Afryki Południowej i Australii.

Specjalne linie okrętowe dla importu owoców południowych

Zakłady Graficzne B. Szczuki Wąbrzeźno-Pomorze.